AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

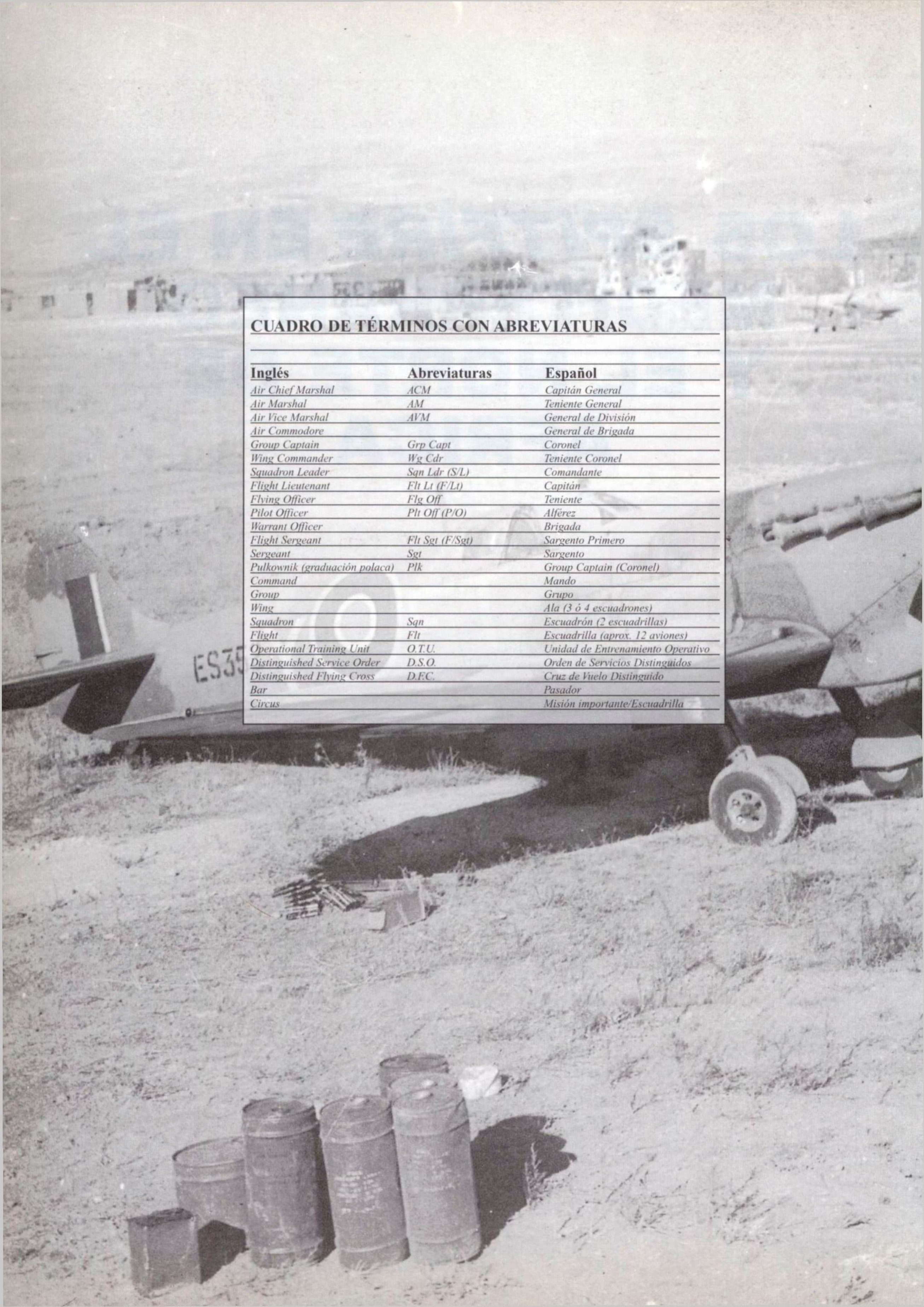
LOS *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA



CUADRO DE TÉRMINOS CON ABREVIATURAS

Inglés	**Abreviaturas**	**Español**
Air Chief Marshal	*ACM*	*Capitán General*
Air Marshal	*AM*	*Teniente General*
Air Vice Marshal	*AVM*	*General de División*
Air Commodore		*General de Brigada*
Group Captain	*Grp Capt*	*Coronel*
Wing Commander	*Wg Cdr*	*Teniente Coronel*
Squadron Leader	*Sqn Ldr (S/L)*	*Comandante*
Flight Lieutenant	*Flt Lt (F/Lt)*	*Capitán*
Flying Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Pilot Officer	*Plt Off (P/O)*	*Alférez*
Warrant Officer		*Brigada*
Flight Sergeant	*Flt Sgt (F/Sgt)*	*Sargento Primero*
Sergeant	*Sgt*	*Sargento*
Pulkownik (graduación polaca)	*Plk*	*Group Captain (Coronel)*
Command		*Mando*
Group		*Grupo*
Wing		*Ala (3 ó 4 escuadrones)*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón (2 escuadrillas)*
Flight	*Flt*	*Escuadrilla (aprox. 12 aviones)*
Operational Training Unit	*O.T.U.*	*Unidad de Entrenamiento Operativo*
Distinguished Service Order	*D.S.O.*	*Orden de Servicios Distinguidos*
Distinguished Flying Cross	*D.F.C.*	*Cruz de Vuelo Distinguido*
Bar		*Pasador*
Circus		*Misión importante/Escuadrilla*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 13

LOS *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA

OSPREY AVIATION

Prado



ILUSTRACIÓN DE PORTADA

El Flg Off Neville Duke del Sqn 92 rompe el contacto con un grupo de Ju 87B-2/Trops después de haber incendiado eficazmente uno de los ocho *Stuka* a los que se enfrentó su unidad en la tarde del 21 de enero de 1943 al sur de Trípoli; en esta ocasión pilotaba el *Spitfire* Mk VB ER220. Duke relató esta acción en su clásica autobiografía, *Piloto de pruebas*, que se publicó por vez primera en 1953:

"Durante nuestra primera aparición en esta zona con 12 *Spitfire* a 18.000 pies, vimos unos cuantos Ju 87 *Stuka* que volvían de bombardear nuestras unidades. Informé de ello a nuestro jefe de ala, el Wg Cdr Darwen, y nos lanzamos en picado contra ellos seguidos por el escuadrón."

"Me sentí bastante descubierto al aproximarme a la formación de *Stuka* y, durante unos instantes hasta que llegó el escuadrón, los tuve a todos frente a mí, devolviéndome el fuego y realizando inversiones a mi alrededor. Eran *Stuka* italianos (desde entonces se ha establecido que en realidad eran aviones de la Luftwaffe del III./Stg 3, Ed.) y llegué con ellos hasta cerca del aeródromo de Castel Benito a unos 1.000 pies. Disparé a uno sin causarle muchos daños pero alcancé a un segundo en el encastre del ala derecha; vi cómo se incendió, cayó en espiral y explotó al impactar contra el suelo."
(*Ilustración de portada de Iain Wyllie*)

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Spitfires in the Mediterranean and North Africa, Late marque spitfires y Polish aces*
Perfiles de aviones: Keith Fretwell
Ilustraciones de aviones de perfil: Jon Lake
Ilustraciones de figuras: Mike Chappell
Ilustración de portada: Iain Wyllie
Ilustraciones de figuras: Mike Chappell
Planos a escala: Mark Styling
Texto original en inglés: Dr. Alfred Price; capítulo 4, *La escuadrilla de Skalski*, de Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak.
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Mark Styling

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-305-0
D.L.:

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 6

CAPÍTULO UNO
LA BATALLA AÉREA DE MALTA 7

CAPÍTULO DOS
LA TÁCTICA DE UN AS DE MALTA 19

CAPÍTULO TRES
EL NORTE DE ÁFRICA 23

CAPÍTULO CUATRO
LA ESCUADRILLA DE SKALSKI 43

CAPÍTULO CINCO
LOS ÚLTIMOS *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO 49

CAPÍTULO SEIS
LOS ASES DEL *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO 54

APÉNDICES 62

INTRODUCCIÓN

El *Spitfire* Mk V soportó la parte más difícil de las operaciones de caza de la RAF durante el arduo periodo entre el final de la Batalla de Inglaterra y mediados de 1943, cuando las fuerzas aéreas aliadas fueron capaces por fin de mantener una superioridad numérica y técnica completa sobre sus enemigos. Los combates más intensos en los que participaron los Mk V fueron los que tuvieron lugar en Malta. Trasladar incluso un pequeño grupo de estos cazas a la isla fue una empresa compleja que implicó el transporte en un portaaviones hasta mitad de camino y, después, un vuelo de transferencia de 960 km para finalizar el viaje. Una vez allí, los cazas y sus pilotos se vieron envueltos en un lucha a vida o muerte contra unas fuerzas enemigas superiores. Durante varios meses resultaba dudoso si la isla sería sometida por los bombardeos o por la hambruna, pero al final los defensores se impusieron.

La Ampliación del Radio de Acción

Con el requerimiento de enviar *Spitfire* a Malta (véase el Capítulo 1) surgió la urgente necesidad de ampliar el radio de acción de vuelo de los cazas. El único método factible de enviar *Spitfire* a la asediada isla era transportarlos hasta medio camino en los portaaviones, desde cuyas cubiertas los pilotos avanzados realizarían el lanzamiento, y completar el resto del camino en vuelo. Sin embargo, esto todavía implicaba un trayecto de unos 1.056 km, que superaba con mucho la autonomía de los cazas solamente con el combustible propio.

Para que el vuelo fuera posible, Supermarine desarrolló el depósito suplementario lanzable de 409 litros, que se adaptaba debajo del fuselaje de los *Spitfire*. Este sistema duplicaba la capacidad de combustible de los cazas, y los aviones reservados para la operación de refuerzo se modificaron para transportar y utilizar el combustible del nuevo depósito.

Tras el empleo de estos depósitos en los trayectos, también se fabricaron depósitos suplementarios con tamaños de 136 y 204 l para las misiones de combate, empleándose en todos los teatros de operaciones en los que el Mk V entró en acción. El mayor de estos depósitos para travesías podía transportar 773 l de combustible; este auténtico monstruo colgaba debajo del fuselaje a unos pocos centímetros de la pista. Con el depósito de 773 l. complementado con una célula de 132 l en la parte trasera del fuselaje, el *Spitfire V* podía realizar el vuelo de 1.760 km desde Gibraltar hasta Malta en un único trayecto.

Las Modificaciones en el Trópico

El *Spitfire* precisó ciertas modificaciones especiales para permitir su funcionamiento eficaz en los teatros de operaciones más lejanos; la más importante fue la adaptación de un filtro a la toma de aire del carburador para evitar que el polvo y la arena se metieran en el motor y provocaran un desgaste excesivo. Sin dicho filtro, la vida útil de los motores se reducía considerablemente. El primer modelo de filtro se alojó en una gran carena con forma de barba debajo del morro; pero esta modificación no resultó popular entre los pilotos, ya que reducía el efecto de la presión de admisión del aire que entraba por la toma de aire del carburador, reduciendo de esta forma tanto la velocidad máxima del caza como su régimen de ascenso. Posteriormente, los ingenieros de la Unidad de Mantenimiento 103 de Aboukir, Egipto, construyeron un modelo de filtro más eficaz y pequeño para su instalación en el *Spitfire*. Apodado como *el Filtro de Aboukir*, se adaptó a la mayoría de los Mk V que operaron en el Norte de África.

Entre los demás cambios que se realizaron para modificar los Mk V en las operaciones tropicales se encontraban los siguientes elementos, acoplados debajo de la cabina: un depósito de agua potable de 6,8 l; un envase para las raciones de vuelo; un equipo de herramientas de emergencia y un equipo de emergencia adicional que incluía la pistola de señales con cartuchos, las bandas de señalización terrestre y un espejo heliográfico.

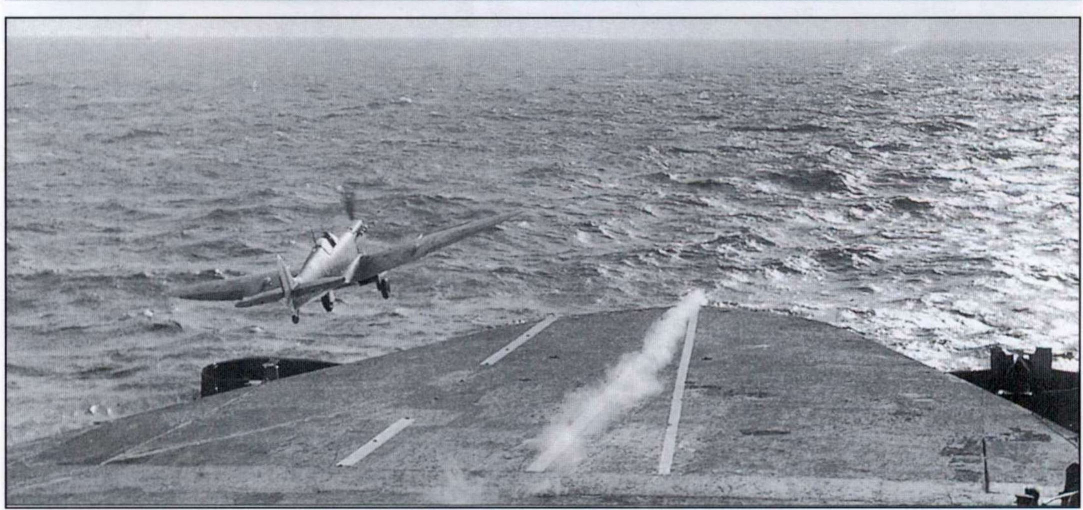
LA BATALLA AÉREA DE MALTA

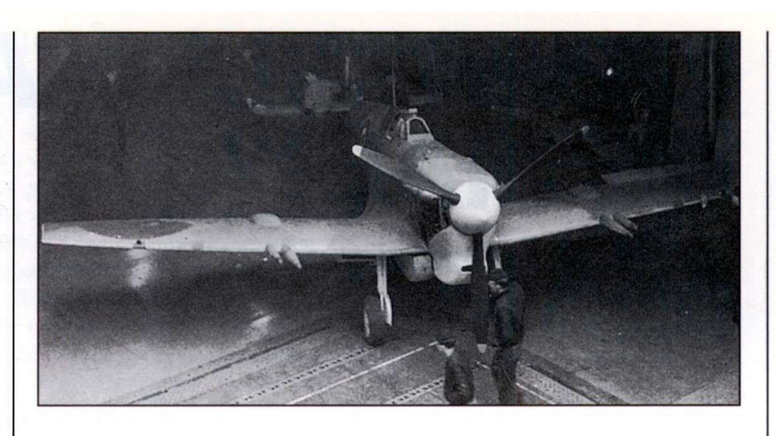
En 1942 el cielo de Malta representó tanto para el *Spitfire V* como para sus pilotos la prueba más dura de todas, ya que en aquel feroz crisol casi todos los individuos con talento que lograron sobrevivir al combate consiguieron inevitablemente la distinguida condición de as de caza.

Situada en el centro del Mediterráneo, esta isla tenía una enorme importancia estratégica. Los bombarderos, los bombarderos torpederos y los submarinos allí estacionados causaban bajas constantes entre los buques que transportaban suministros y refuerzos para los ejércitos del Eje que combatían en el Norte de África y, a finales de 1941, los estragos causados alcanzaron un punto intolerable. El alto mando del Eje empezó a planear detalladamente una operación de asalto aéreo y marítimo para tomar Malta.

Debajo, los *Spitfire* VB despegan del HMS *Eagle* en el segundo de los procesos de envío a Malta, con el nombre clave de *Operación Picket I*, el 21 de marzo de 1942.







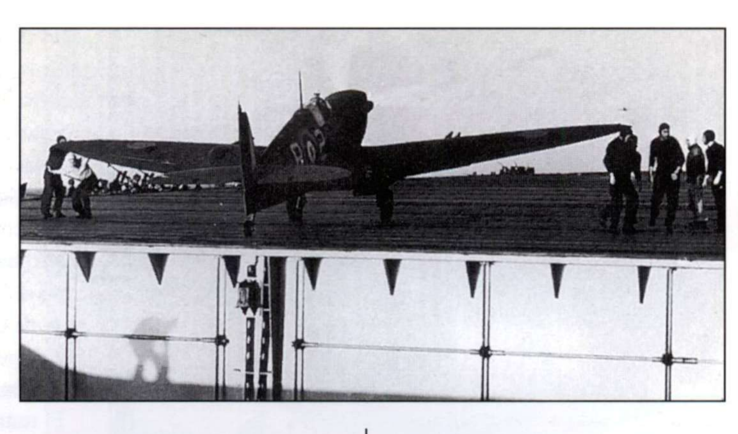
Este *Spitfire*, con las puntas de las alas retiradas para su mejor manejo, es sacado del montacargas de cubierta hacia el hangar después de haber sido cargado a bordo del USS *Wasp* en Port Glasgow como parte de la *Operación Calendar*. Esta fotografía muestra claramente los grandes salientes encima de cada ala, similares a los de los primeros Mk VC, la abultada carena cubre los tambores de los dos cañones adyacentes de 20 mm. *(USN)*

La cubierta de vuelo del *Wasp* en el atardecer del 19 de abril de 1942. Los cazas propios *Wildcat* F4F-3 del portaaviones, que iban a proporcionar la cobertura aérea para la operación de lanzamiento, se alinean, preparados para despegar con la primera luz de la mañana siguiente. Detrás de ellos se encuentran los *Spitfire* VC del Sqn 601, el primer grupo en volar. El *Spitfire* guía fue pilotado por el Sqn Ldr *Jumbo* Gracie; este as de la Batalla de Inglaterra fue el primer piloto de la RAF en despegar del *Wasp*. *(USN)*

Como una fase preliminar esencial para la invasión, la Luftwaffe trasladó más de 400 aviones de combate a los campos de aviación de Sicilia para las operaciones de debilitación. Alrededor de la mitad eran bombarderos Ju 87 y Ju 88, destacándose también más de 100 Messerschmitt Bf 109F para proporcionarles la escolta de caza. El bombardeo de Malta comenzó en enero de 1942 y, en unas pocas semanas, la situación aérea de los defensores alcanzó una fase crítica.

El único modelo de caza monoplaza por entonces disponible para la defensa de Malta era el *Hurricane II;* este obsoleto caza no podía competir con el Bf 109F al que se tenía que enfrentar entonces en combate. Las bajas entre los defensores se acumularon rápidamente. Durante el mes de febrero, los cam-

pos de aviación y las instalaciones militares de la isla sufrieron los ataques aéreos sistemáticos, lanzándose más de 750 toneladas de bombas en sólo cuestión de días. Poco podían hacer los defensores para evitar estas incursiones devastadoras.



Como muestra del corto intervalo de despegue logrado en el *Wasp* durante la *Operación Calendar*, este *Spitfire* del Sqn 603 está a punto de comenzar su recorrido de lanzamiento justo cuando todavía se puede ver el avión anterior como un punto ascendiendo por encima de la punta de su ala derecha. El montacargas ya está de camino para recoger al siguiente aparato, que se encuentra en el hangar con el motor en marcha. *(USN)*

La respuesta obvia era el traslado de escuadrones de *Spitfire* a Malta para defender la isla, pero ¿cómo? El poderío de las fuerzas navales y aéreas del Eje que bloqueaban la isla excluía su envío en cargueros, ya que cualquier intento de este tipo provocaría una batalla aeronaval a gran escala, con la certidumbre de que se producirían muchas bajas y pocas oportunidades de éxito. Malta se encuentra a 1.760 km de Gibraltar, una distancia muy superior a la autonomía de vuelo del *Spitfire* en aquel momento. El único método factible de enviar los *Spitfire* a la isla, como había sido el caso cuando se enviaron anteriormente los *Hurricane*, era transportarlos hasta mitad de camino en portaaviones. Entonces despegarían desde las cubiertas y volarían el resto del camino hasta la isla, pero esto todavía implicaba que los pilotos se tenían que enfrentar a un vuelo de unos 1.056 km. una distancia aproximada a la de Londres a Praga.

Los ingenieros de Supermarine diseñaron un depósito suplementario de 409 l para facilitar el combustible adicional necesario para el vuelo. En los Mk V seleccionados para su envío a Malta se instalaron adaptaciones para transportar estos nuevos depósitos y se modificaron los sistemas de suministro de combustible para extraerlo. También se adaptaron a los aviones filtros tropicales para evitar que el polvo y la arena entraran en el motor a través de la toma de aire del carburador, lo cual provocaba un desgaste excesivo durante su funcionamiento.

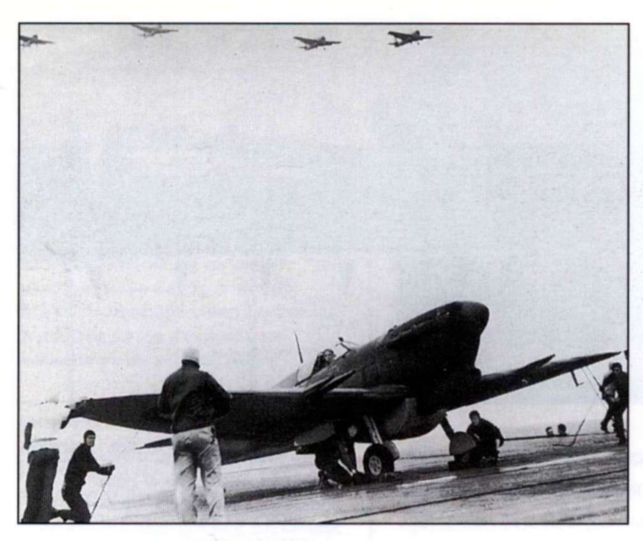


El primer envío

El 7 de marzo de 1942 se organizó la *Operación Spotter* para enviar los primeros *Spitfire* a Malta; también fue la primera vez que este caza se desplegó en una base fuera del Reino Unido. Al amanecer, con 16 Mk VB alineados en su cubierta, el portaaviones HMS *Eagle* alcanzó el punto de lanzamiento cerca de la costa de Argelia. El mar estaba revuelto y era necesaria una importante operación de la flota para proteger al portaaviones; su fuerza de escolta estaba compuesta por un acorazado, un crucero, nueve destructores y el pequeño portaaviones *Argus*. El Sgt Jack *Slim* Yarra, un australiano destinado a convertirse posteriormente en as de caza en Malta, describió este despegue en su diario: "Cuando llegó el momento, a las 7 de la mañana del segundo día en la mar, todo el mundo estaba excitado y expectante, y la mayoría nos preguntábamos si realmente los *Spitfire* despegarían de la cubierta correctamente... Todos los aviones estaban alineados esperando y todo el mundo estaba en las cabinas más de media hora

Después de despegar del *Wasp* durante la *Operación Bowery* el 9 de mayo, el Plt Off Jerry Smith descubrió que su depósito auxiliar no suministraba combustible. Después de esperar a que el resto de *Spitfire* estuvieran en el aire, el piloto canadiense aterrizó con su caza de nuevo en la cubierta del portaaviones; fue guiado a bordo por el futuro mejor as de la Marina de EE. UU., Lt Cdr David McCampbell. Smith aparece aquí después de su regreso al *Wasp*, tocando las alas de la Marina de EE. UU. que se le concedieron para conmemorar esta proeza. *(USN)*





Jerry Smith se prepara para realizar su segundo despegue del *Wasp,* según se va acercando el portaaviones a Gibraltar después de la segunda operación de envío. Smith llegó finalmente a Malta desde el HMS *Eagle* durante la *Operación LB* el 18 de mayo. Este resuelto piloto prestó sus servicios con el Sqn 126 una vez que estuvo en la isla sitiada y murió en combate en agosto. A Smith se le reconocieron 3 aviones enemigos derribados, 1 probablemente derribado, 1 compartido y 4 dañados. *(USN)*

antes de que el primer *Blenheim*, que nos iba a guiar hasta allí, llegara. El *Blenheim* fue avistado y el buque se aproó al viento. Se arrancó y se calentó el primer motor. De repente, el controlador naval indicó: "Cuñas fuera" y el Sqn Ldr Grant (Sqn Ldr Stanley Grant, que más tarde llegaría a conseguir la condición de as en Malta, Ed.) metió gases y comenzó a rodar por la cubierta. Se elevó al final, cayendo ligeramente por debajo del nivel de la cubierta y fue ganando altura, a la vez que demostraba que los *Spitfire* podían despegar desde los portaaviones."

El resto de los *Spitfire* siguieron a Grant en el aire excepto uno, el aparato de Jack Yarra que estaba inutilizado y se quedó en la cubierta. Todos los que despegaron llegaron a Malta de forma segura y, después de aterrizar en Takali, fueron asignados al Sqn 249. Unos cuantos días más tarde, el Sqn Ldr Grant, que había dirigido los *Spitfire* hasta Malta, asumió el mando del escuadrón.

Los *Spitfire* entraron en acción en Malta por vez primera el 10 de marzo, reclamando un avión enemigo derribado, dos probablemente derribados y uno dañado. En contrapartida, uno de los nuevos cazas fue derribado y otro sufrió daños. La principal función de los *Spitfire* en Malta consistió en proporcionar la cobertura superior a los *Hurricane*, más lentos, de forma que éstos pudieran enfrentarse a los bombarderos con menor riesgo de ser atacados por los *Messerschmitt*.

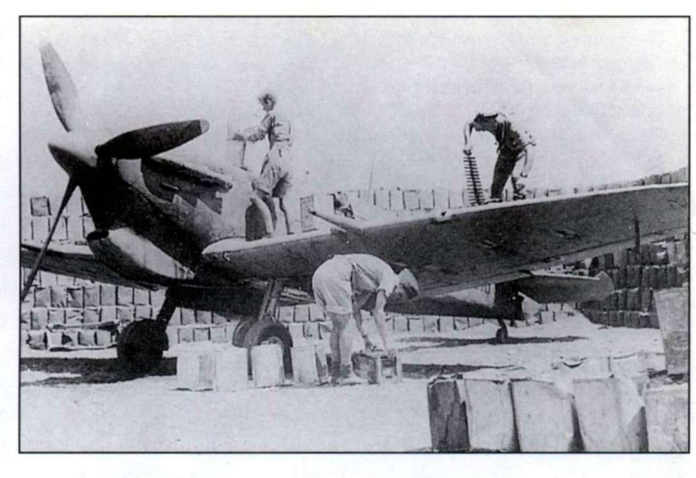
Los bombardeos aéreos de la isla continuaron sin descanso y la fuerza de *Spitfire* disminuyó rápidamente al mismo tiempo que los aviones eran derribados o dañados en el aire o en tierra. El *Eagle* realizó un segundo envío el 21 de marzo que facilitó nueve *Spitfire* más, pero éstos no pudieron sustituir las bajas sufridas en los quince días que habían transcurrido, ya que sólo dos de los quince aviones originalmente enviados seguían disponibles para el vuelo.

Los feroces combates aéreos sobre Malta continuaron de forma constante y, en la tarde del 23 de marzo, a los defensores sólo les quedaron 5 *Spitfire* y *Hurricane* útiles. Cinco días después, el *Eagle* envió otros 7 *Spitfire*, pero a partir de entonces el futuro de la isla parecía todavía más oscuro, ya que inclu-



El Flt Lt Denis Barnham, del Sqn 601, pilotó el Mk VC BP955/J-1 en Luqa, Malta, en abril de 1942; tanto Barnham como su avión habían llegado a la isla previamente como parte de la *Operación Calendar.* Veinticuatro horas después de su llegada utilizó este aparato para derribar probablemente un Ju 88. Este *Spitfire* se perdió en combate en octubre de 1942. Al final de la guerra, el registro de victorias de Barnham fue de 5 derribos, 1 derribo compartido, 1 probablemente derribado compartido y 1 dañado.

so el buque (la única forma de enviar cazas para sustituir los que se perdían) sufrió daños en su mecanismo de dirección y precisó cuatro semanas en el dique para realizar reparaciones urgentes. La Marina Real no tenía otro portaaviones disponible que pudiera llevar más cazas.



Un soldado, un marinero y un aviador realizan el reabastecimiento de combustible y el rearmado de un Mk VC del Sqn 603 en un refugio improvisado en Takali, Malta. Destaca que a este avión se le ha quitado el cañón interior de 20 mm y que se han tapado las cañoneras con tapones de madera fabricados allí mismo; parece que también le han quitado las ametralladoras exteriores de 7,69 mm. *(Robertson)*

Mientras tanto, los ataques aéreos sobre Malta en abril de 1942 crecieron hasta el punto de sufrir enormes daños causados por el lanzamiento de unas 5.500 t de bombas. Durante la primera quincena del mes, raro era el día en que los escasos 6 cazas de la RAF no tenían que realizar vuelos de protección para alejar urgentemente las exiguas fuerzas sobrevivientes, algunos bombarderos, torpederos y submarinos obligados a abandonar Malta rumbo a Gibraltar y Egipto, ya que permanecer en la isla sin la adecuada protección hubiese significado su destrucción total.



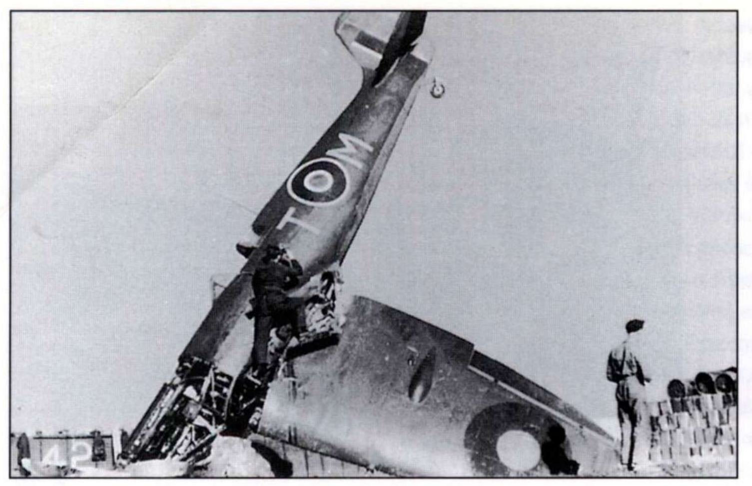
La Ayuda de EE. UU.

Mientras tanto, la futura salvación de la acosada isla se discutía al más alto nivel. Winston Churchill envió un telegrama personal al presidente Roosevelt, preguntando si sería posible utilizar el portaaviones USS *Wasp* para transportar unos cuantos *Spitfire* a la isla. El presidente de EE. UU. dio su consentimiento y, el 10 de abril, el buque de guerra estadounidense atracó en Port Glasgow para subir los cazas a bordo. El *Wasp* era mucho más grande que el *Eagle*, como lo demuestra su capacidad para transportar 47 *Spitfire* VC, además de 12 de sus *Wildcat* para la autoprotección.

A este envío se le dio el nombre clave de *Operación Calendar* y el 13 de abril el portaaviones estadounidense partió del puerto escocés. Con la primera luz del día 20, el *Wasp* llegó al punto de despegue. Cada *Spitfire* VC estaba equipado con cuatro cañones de 20 mm, aunque, para ahorrar peso, sólo se cargaron dos de ellos durante el vuelo de travesía. Los primeros 12 *Spitfire* que se iban a lanzar se hallaban colocados en la cubierta de popa y los 35 restantes estaban firmemente sujetos en el hangar del buque. Una vez que los aviones de la cubierta se encontraron en el aire, los del hangar pusieron en marcha sus motores, se les subió en el montacargas de uno en uno para su lanzamiento, antes de despegar inmediatamente. El Flt Lt Dennis Barnham

Este trío de Mk V, muy desgastados, del Sqn 249 fue fotografiado en Takali, siendo el avión más próximo a la cámara, el Mk VC BR130, uno de los aparatos enviados durante la *Operación Calendar*. El hecho de que estos cazas pudieran encontrarse estacionados a cielo abierto en línea indica que esta foto fue tomada durante un receso en los combates de 1942.







Un final ignominioso para un Mk VB del Sqn 249 de Takali. No se tiene constancia de las circunstancias de su pérdida.



El Sqn Ldr Percy *Laddie* Lucas pasó a formar parte del Sqn 249 en marzo de 1942 y fue nombrado jefe de la unidad tres meses después. Su registro de victorias, acumulado mientras voló con este escuadrón, fue de 1 avión enemigo derribado, 2 derribos compartidos, 1 probablemente derribado, 8 dañados y 1 dañado compartido. *(Franks)*

(que también se convirtió en as en Malta), jefe de escuadrilla dentro del Sqn 601, describió en su libro, *One Man's Window* (*Ventanilla para un hombre,* William Kimber, 1956), las impresiones de aquella memorable mañana:

"Fuertemente sujeto por las correas (en el BP969/R, Ed.) no podía mirar a mi alrededor. Fijándome a través del cristal del parabrisas observé que el *Spitfire* de detrás de mí con el CO dentro de él (el as del *Spitfire* Sqn Ldr John Bisdee, que fue derribado y herido al día siguiente después de derribar un Ju 88, Ed.) era arrastrado hacia atrás, hacia el gran montacargas (una pausa) y luego con la hélice girando como un arco transparente, la perspectiva del avión cambia según desaparece en conjunto, el suelo con él, hacia la negrura de las vigas. Llega abajo el montacargas nuevamente y *Scotty*, con cara de mono, (Plt Off W. Scott, Ed.), uno de los australianos, me muestra una amplia sonrisa desde la cabina de su avión que es arrastrado hacia el montacargas. Allá sube Max (Plt Off George M. Briggs, otro australiano, que murió en combate el 10 de mayo de 1942, Ed.), se detiene en el suelo, realiza una gran deglución y baja otra vez vacío, esta vez por mí."

"Los mecánicos sujetan mis alas y me arrastran hacia el montacargas. La última visión del hangar mientras el suelo vibra por debajo de mí: las hélices girando, la gente corriendo, un trozo de tela roja se ha caído en el suelo por allí. ¡Dios mío! Alguien debe de haberse colocado delante de una hélice en movimiento. Estoy en la cubierta a plena luz del día. Las nubes, el mar, la cubierta de aterrizaje por delante, la superestructura a medio camino por la derecha. Un norteamericano con jersey blanco demasiado cerca con las gafas puestas, una gorra roja en la cabeza. Debo mirarle. Con sus piernas separadas, se inclina hacia delante como un jugador de rugby, apretando las manos en el aire. Pongo los frenos. Sus manos comienzan a girar rápidamente: meto gases. El motor ruge, voy soltando los frenos. Cae una bande.a a cuadros. Suelto los frenos, abro completamente el mando de gases, cojo velocidad, me elevo, miro por encima del morro, la cubierta es muy corta. Voy más rápido. El puente saliente de la estructura se acerca; caras rosas, manchas rosas sin rasgos; rápido, les digo adiós con la mano a los norteamericanos. Cojo la palanca de nuevo, final de la cubierta. Olas grises. Lo mantengo recto, palanca atrás. Fuera en el mar. Las olas más cerca. La palanca todavía más atrás; por fin comienza a volar. Coge más velocidad, ahora empiezo a ascender. Supongo que ningún piloto enemigo podría ver el buque tan cerca, justo a la

derecha por debajo de mí, y sobrevivir. Cambio al depósito de larga distancia. Voy virando a la izquierda, ascendiendo de forma constante. El motor no falla, ¡esto va bien! Me coloco a la izquierda del CO, con los barcos que ya parecen juguetes, mientras los otros tres *Spitfire* que tengo que mandar llegan en formación por detrás de mí."

"Cuando ponemos rumbo al Este, el sol surge por el mar llenando todo el espacio con su luz."

De los 47 *Spitfire* que despegaron del *Wasp* aquella mañana, todos, excepto uno, llegaron a Malta. La súbita llegada de los *Spitfire*, equivalentes a tres escuadrones, inyectó nueva vida a las defensas aéreas de la isla, pero este respiro iba a durar poco. Los campos de aviación de Luqa y Takali, donde se situaron los recién llegados, recibían en ese momento ataques especialmente intensos. Varios de los nuevos cazas fueron destruidos o dañados en el suelo y el Plt Off Mike *Pancho* Le Bas, uno de los pilotos que había llegado con Barnham, describió de esta forma lo que pasaba:

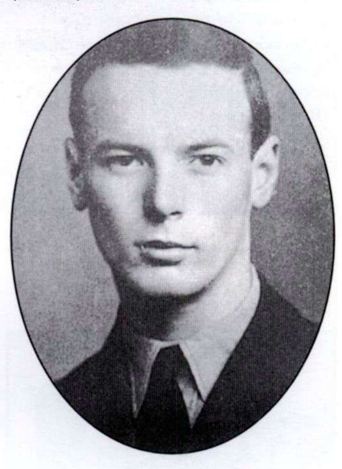
"Los alemanes habían detectado nuestra llegada por el radar y, aquella tarde, se desató el infierno sobre los campos de aviación de Malta. A pesar de los extenuantes esfuerzos de los cazas y de las defensas de la artillería antiaérea, los bombarderos de bombardeo en picado Ju 87 y Ju 88 y los Messerschmitt de ataque consiguieron dañar y destruir en tierra varios de los aviones recién llegados. Los refugios contra las explosiones estaban hechos de piedra local o con pilas de bidones de petróleo rellenos de arena, que proporcionaban una protección útil contra los proyectiles de cañones y las explosiones de cualquier tipo, excepto contra los impactos directos. Sin embargo, no tenían techo y varios aparatos sufrieron daños cuando las rocas, que saltaban por los aires debido a las bombas que explotaban, cayeron sobre ellos desde arriba."

En la mañana del 21 de abril sólo 27 de los *Spitfire* del *Wasp* podían volar todavía y, aquella tarde, este número se redujo a 17; uno de los diez inutilizados o dañados fue el BP955/J, con el que el Flt Lt Barnham realizó un aterrizaje forzoso después de haber sido alcanzado en el motor por los Bf 109, que defendían una formación de Ju 88 que había sido atacada por el Sqn 601. Mientras tanto, en los talleres de reparación de la isla, los ingenieros luchaban por montar los *Spitfire* y los *Hurricane*, aprovechando las piezas de más de un centenar de aparatos dañados. Como ejemplo de su trabajo, el avión de Barnham volvió a tener capacidad de vuelo para, finalmente, perderse en combate cerca de Luqa el 17 de octubre de 1943; su piloto, el Sgt Ron Miller del Sqn 229, no pudo ser localizado.

Los *Spitfire* enviados a Malta hasta entonces habían sido pintados con el camuflaje de arena y piedra no muy intenso que les hacían menos visibles cuando estaban en el suelo o cuando volaban sobre tierra firme. Sin embargo, cuando volaban, los cazas pasaban gran parte de su tiempo sobre el mar y, con esos colores, resaltaban enormemente. Para superar este problema se volvieron a pintar los aviones con colores más oscuros para hacerlos menos visibles; el personal de tierra utilizó toda la pintura disponible en el lugar creando una serie de modelos no oficiales. Los posteriores *Spitfire* de refuerzo llegaron con el camuflaje verde oscuro/gris pizarra.

Según acababa el mes de abril, estaba claro que, a pesar de la euforia que siguió a la *Operación Calendar*, la supervivencia de Malta todavía estaba en cuestión. Con todo, el primer ministro Churchill pidió nuevamente al Presidente de EE. UU. el *Wasp* para enviar más *Spitfire* a la isla, y se conce-

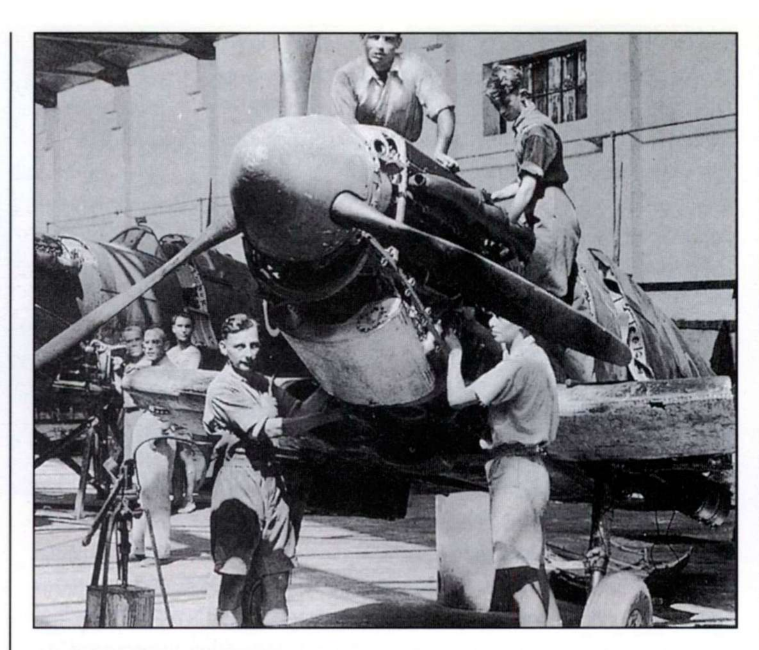
El Plt Off Rod Smith, hermano de Jerry Smith, que aterrizó con su *Spitfire* en el *Wasp*, se unió a él en el Sqn 126 después de llegar a Malta el 15 de julio de 1942 como parte de la *Operación Pinpoint*. Al final de la guerra su registro de victorias era de 13 aviones enemigos derribados, 1 derribo compartido, 1 probablemente derribado compartido y 1 dañado. *(Franks)*



Se puede ver al Flt Lt John Plagis en junio de 1942 mientras prestaba sus servicios como jefe de escuadrilla en el Sqn 185 en Krendi, Malta. Al final de la guerra su registro de victorias era de 15 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 2 probablemente derribados compartidos, 6 dañados y 1 dañado compartido. *(Sarkar)*



Durante el asedio de Malta era necesaria una importante operación de la flota por parte de la Marina Real para enviar incluso un pequeño grupo de *Spitfire* nuevos a la isla. De ahí la importancia vital de una organización eficaz de reparación y mantenimiento en la isla para mantener tantos cazas disponibles como fuera posible en perfecta disposición para el combate. Se puede ver a estos Mk V recibiendo mantenimiento y reparaciones en el garaje de Gazan, Valeta, que había sido confiscado específicamente para esta función. *(Robertson)*





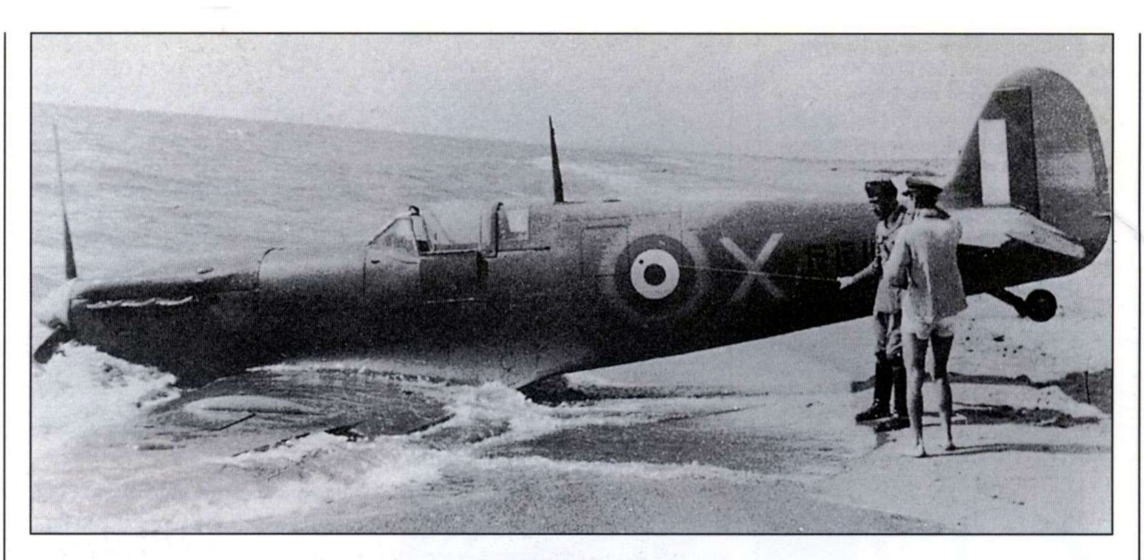
El as de la Batalla de Francia, Maurice Stephens, mandó el Sqn 229 en Takali en octubre y noviembre de 1942. Al final de la guerra su registro de victorias era de, al menos, 17 derribos, 3 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 5 dañados. *(Franks)*

dió de nuevo el permiso. La siguiente misión de reabastecimiento, la *Operación Bowery*, fue la más importante de todas; el portaaviones estadounidense regresó a Glasgow el 29 de abril y recogió otros 47 *Spitfire*. Mientras tanto el HMS *Eagle*, que se encontraba en Gibraltar con las reparaciones en su mecanismo de la dirección ya finalizadas, se preparó para llevar otros 17.

Cuando el *Wasp* y su fuerza de cobertura pasaron por el estrecho de Gibraltar, el *Eagle* se unió a ellos y los dos portaaviones pusieron juntos rumbo al Este por el Mediterráneo. Poco después del amanecer del 9 de mayo comenzaron a lanzar sus *Spitfire*, 64 en total. Un caza, el 23º que se lanzó, no consiguió despegar cuando su piloto, el Sgt R. D. Sherrington (canadiense) puso, inexplicablemente, su hélice en un paso lento y el avión no consiguió alcanzar la velocidad de despegue antes de que se le acabara la cubierta. El caza se enganchó con las cuerdas del portaaviones según llegaba al borde y se estrelló en el mar. El buque partió en dos al maltrecho *Spitfire*, matando instantáneamente al piloto.

Un segundo piloto, el Plt Off Jerry Smith, despegó en el BR126/3-X, descubriendo que su depósito suplementario no enviaba el combustible, por lo que el piloto canadiense voló en círculos alrededor del portaaviones hasta que el resto de los *Spitfire* se marcharon. Luego, en lugar de abandonar su caza, decidió intentar un aterrizaje en la cubierta a pesar de que a su avión le faltaba el gancho de retén. Después de un intento frustrado, realizó un aterrizaje razonable y con fuertes frenazos detuvo su *Spitfire* justo a 5,5 m del final de la cubierta. El Lt Cdr David McCampbell fue el que le guió de vuelta a bordo; éste se convertiría posteriormente en el as con más victorias de la Marina de EE. UU. en la II Guerra Mundial. Smith y su *Spitfire* se quedaron en el portaaviones hasta que éste dejó el Mediterráneo, y luego despegó nuevamente, aterrizando en Gibraltar.

De los 62 *Spitfire* restantes que salieron del *Wasp* y del *Eagle*, 60 llegaron a Malta; dos se perdieron al chocar mientras atacaban un hidroavión italiano Fiat RS14, que escapó indemne. En Luqa uno de los pilotos que esperaban la llegada de los cazas que se aproximaban era Mike Le Bas:





Oficiales de la Fuerza Aérea italiana examinan el BR112/X del Sqn 185 después de que éste se estrellara en la playa de Scoglitti, Sicilia, el 9 de septiembre de 1942. Su piloto, el Sgt Claude Weaver (un estadounidense que había entrado en la RCAF a comienzos de 1941) fue hecho prisionero. Este avión fue uno de los enviados como parte de la *Operación Calendar* en abril de 1942; su diseño con pintura azul, aplicada apresuradamente ya en Malta sobre el camuflaje para el desierto original del caza, muestra signos de desgaste. Tras el armisticio italiano, Weaver escapó de su cautiverio y volvió a los vuelos de combate a finales de 1943, para finalmente morir en combate poco después. En el momento de su muerte su registro de victorias era de 12 derribos, 1 derribo compartido y 3 probablemente derribados.

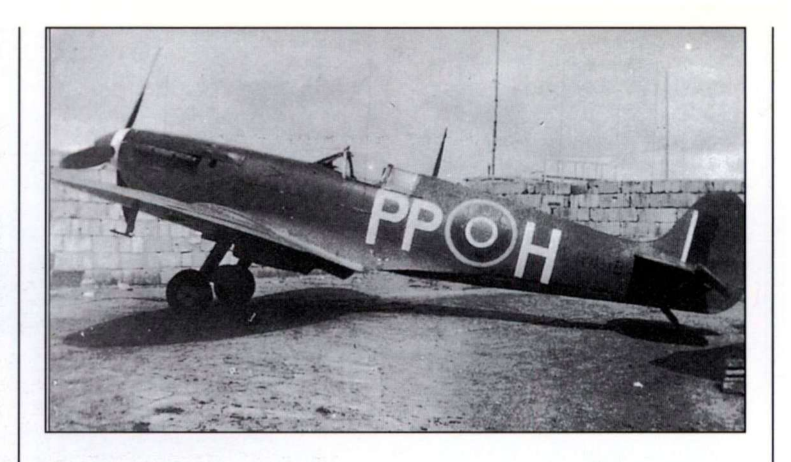
"Uno de los problemas cuando yo llegué *(Operación Calendar)* fue que la operación se había mantenido tan en secreto que muy poca gente sabía que llegábamos; los *Spitfire* no fueron reabastecidos de combustible y rearmados con la suficiente rapidez, lo que provocó que no pudieran despegar para enfrentarse a los ataques, y muchos quedaron inutilizados en el suelo. Este vez, estábamos mucho mejor organizados. Según llegaba cada *Spitfire,* era recogido al final de la pista por un piloto residente en Malta que se sentaba en el ala y guiaba al avión hacia su refugio contra las explosiones. En cada refugio esperaba el personal de tierra de la RAF y algunos soldados para ayudar en el reabastecimiento de combustible. Yo guié un *Spitfire* e, incluso antes de que el piloto hubiera parado el motor, los hombres ya subían por las alas para cargar los cañones con su carga completa de munición y los soldados habían empezado una cadena humana para hacer llegar las latas de combustible. El piloto se quitó su casco y me gritó: 'Esto es fantástico. ¿Dónde está la guerra?' Yo le dije: 'La guerra todavía no ha comenzado para ti, compañero. Sal de ahí y date prisa."

Quince minutos después de haber aterrizado, con el depósito suplementario desmontado, los depósitos internos llenos y los otros dos cañones rearmados, el *Spitfire* estaba preparado para la acción. Le Bas se subió a la cabina y, poco después, despegó en una alarma para enfrentarse a una incursión que se aproximaba.



LA DEFENSA SEGURA

Durante los siguientes días hubo algunas terribles acciones aéreas, pero la llegada del nuevo grupo de cazas supuso que, por fin, Malta dispusiera de suficientes cazas modernos para defenderse por sí misma. En lugar de la simbólica fuerza disponible a comienzos de mayo, ahora disponía de cinco escuadrones completos de *Spitfire* (los Sqns 126, 185, 249, 601 y 603).



El Wg Cdr Peter Prosser, OC del Ala de Luqa, pilotó el Mk VC BR498/ PP-H; este aparato había sido enviado a Malta en el HMS *Eagle* durante una de las operaciones de refuerzo del mes de julio. Peter Hanks lo pilotaba el 11 de octubre de 1942 cuando se le reconoció el derribo de un Bf 109, tras haber dañado otro. Este *Spitfire* se mantuvo en servicio hasta que fue retirado en septiembre de 1945. Al final de la guerra, el registro de victorias de Hanks fue de 13 derribos, 1 probablemente derribado, 3 probablemente derribados compartidos y 6 dañados. *(Thomas)*

Poco después, tuvieron lugar dos acontecimientos que garantizaron que el cambio en la suerte de la defensa aérea de la isla no era un intervalo provisional. En primer lugar, la fuerza de la Luftwaffe en Sicilia se redujo considerablemente tras la decisión de abandonar el plan de invasión de Malta. Algunos *Gruppen* se marcharon hacia el Frente Oriental mientras que otros fueron enviados a Libia, ya que en ambos teatros de operaciones los alemanes reunían fuerzas para importantes ofensivas nuevas. En segundo lugar, los envíos de *Spitfire* a Malta siguieron de forma constante; entre el 18 de mayo y el 9 de junio el HMS *Eagle* realizó tres entregas que supusieron 76 *Spitfire*. Desde entonces, Malta disponía de *Spitfire* suficientes para enfrentarse de forma contundente a cualquier ataque organizado por las Fuerzas Aéreas alemana o italiana. Nunca más la gente de la isla se tuvo que enfrentar a ataques aéreos tan importantes como durante aquella primera semana de mayo de 1942.

La superioridad aérea en Malta tuvo importantes implicaciones para la estrategia de la guerra en el Mediterráneo. Tras la retirada de las fuerzas y los submarinos antibuque de Malta en abril, los convoyes del Eje habían navegado entre Italia y el Norte de África casi sin impedimentos. Esto hizo posible la rápida concentración de suministros en Libia como preparación para la nueva ofensiva alemana allí, pero la situación ya había cambiado. Con la restauración de una adecuada defensa aérea, las unidades antibuque

Un Mk VB es guiado al comienzo de un vuelo directo desde North Front, Gibraltar, hasta Malta. La distancia que había que cubrir era de 1.770 km, equivalente a la de Londres a San Petersburgo, en Rusia. A este aparato se le había retirado el armamento, excepto dos ametralladoras, y llevaba un depósito auxiliar de 772 l bajo el fuselaje, un depósito de combustible adicional de 131 l en la parte de atrás del fuselaje y una sección más profunda en el morro para colocar un depósito de aceite más grande. Durante septiembre y octubre de 1942, 17 *Spitfire* partieron de Gibraltar para volar hacia Malta; todos excepto uno llegaron. *(Museo de la RAF)*



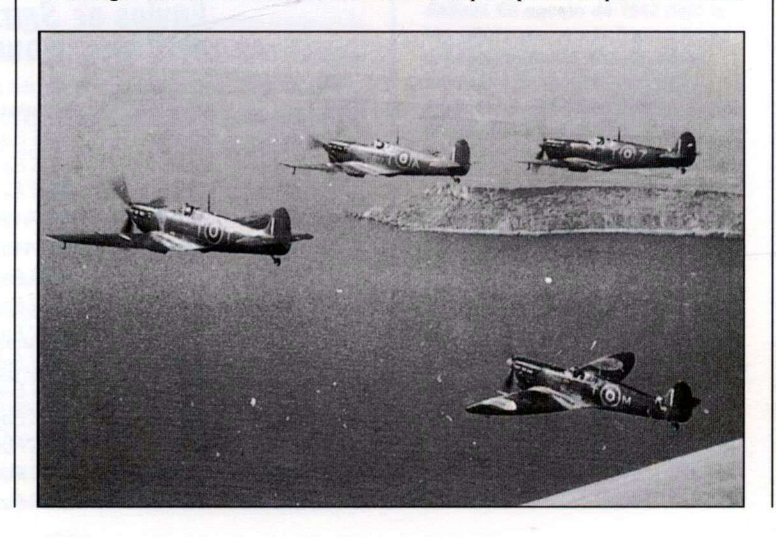


Se puede ver al Sqn Ldr Joseph Lynch, OC del Sqn 249 de Krendi, el 28 de abril de 1943 poco después derribar el Ju 52 que fue registrado como el avión enemigo número 1.000 derribado por las defensas de Malta. Al final de la guerra el registro de victorias de Lynch fue de 10 derribos, 7 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 1 dañado compartido. *(Robertson)*

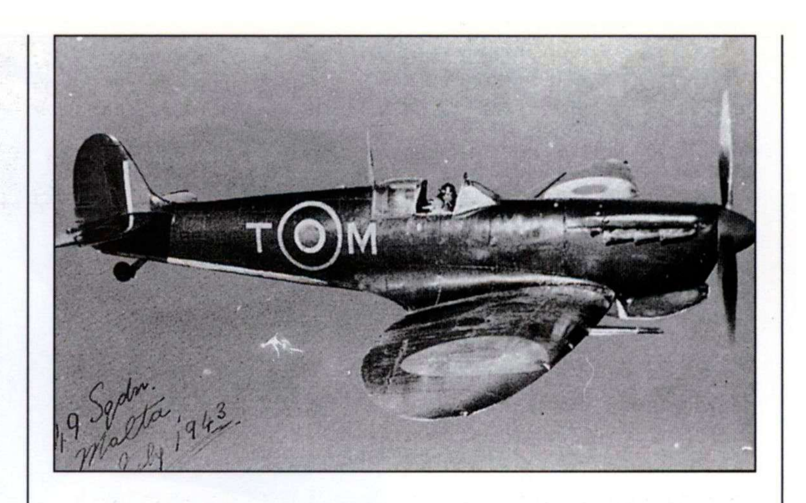
podían volver a Malta y, a comienzos de junio, estos escuadrones reanudaron sus ataques de debilitamiento contra los convoyes de suministros del Eje.

En junio, los ataques aéreos contra Malta disminuyeron, pero la nueva ofensiva alemana en el Norte de África consiguió victorias iniciales. El jefe de la fuerza aérea en la isla se sintió lo suficientemente seguro como para enviar uno de sus preciados escuadrones de *Spitfire* a Egipto, donde era mucho más necesario. De esta forma, el 23 de junio, los cazas del Sqn 601 llenaron nuevamente sus depósitos para la travesía y la unidad cambió su despliegue a Mersa Matruh. El trayecto, de más de 1.280 km, el más largo realizado hasta entonces por los cazas *Spitfire*, duró 4 horas y media.

Sin embargo, incluso ese ya no era el límite de la autonomía de vuelo de los cazas, ya que en el verano de 1942 los ingenieros de Supermarine finalizaron el desarrollo de los depósitos de largo alcance de 773 l para el *Spitfire*. Junto con un depósito auxiliar en la parte trasera del fuselaje con capacidad para 132 l, los depósitos de combustible adicional le daban al caza una carga total de 1.291 l. Esto era suficiente para permitir que los aviones



Se puede ver a los *Spitfire V* del Sqn 249 en patrulla cerca de Malta en 1943. El avión guía y el de su izquierda tienen las alas recortadas, mientras que la pareja restante tiene las alas con la envergadura habitual. *(Kennedy)*



El Mk V BR586/T-M del Sqn 249 fotografiado en julio de 1943. Este aparato sobrevivió a la guerra y fue uno de la partida transferida a la Real Fuerza Aérea de Grecia en 1945. *(Thomas)*

cubrieran los 1.760 km desde Gibraltar a Malta en un solo trayecto, manteniendo al mismo tiempo una reserva razonable. A partir de entonces, se podían mandar *Spitfire* a Malta siempre que fuera necesario, sin la necesidad de una importante operación naval que implicara a un portaaviones y a una gran fuerza de escolta.

El primer vuelo directo de *Spitfire* desde Gibraltar a Malta *(Operación Train)* tuvo lugar el 25 de octubre y desde entonces y hasta finales de noviembre de 1942, 15 *Spitfire* más salieron para realizar el vuelo; todos excepto uno lo consiguieron. El vuelo de cinco horas y media era una hazaña considerable para un avión diseñado originalmente como interceptador de corto alcance, ya que la distancia aérea que se cubría era como la de Londres a San Petersburgo, en Rusia.

Si se hubieran necesitado más *Spitfire* en Malta, éstos hubieran ido igualmente hasta la isla de forma directa, pero el rápido avance aliado en Libia tras la victoria de El Alamein supuso el final del asedio de la isla. El papel desempeñado por los *Spitfire V* en esta acción, y en otras en diferentes partes de la zona mediterránea, se describe en el Capítulo 3 pero, en primer lugar, examinemos de forma más detenida la naturaleza de los combates aéreos en Malta y los sistemas tácticos utilizados por las unidades de *Spitfire*.

ENVÍOS DE *SPITFIRE* A MALTA EN LOS PORTAAVIONES DURANTE 1942

Fecha	Operación	Portaaviones	Despegaron	Llegaron
7 de marzo	*Spotter*	*HMS Eagle*	15	15
21 de marzo	*Picket I*	*HMS Eagle*	9	9
29 de marzo	*Picket II*	*HMS Eagle*	7	7
20 de abril	*Calendar*	*USS Wasp*	47	46
9 de mayo	*Bowery*	*USS Wasp* *HMS Eagle*	64	60
18 de mayo	*LB*	*HMS Eagle*	17	17
3 de junio	*Style*	*HMS Eagle*	31	27
9 de junio	*Salient*	*HMS Eagle*	32	32
15 de julio	*Pinpoint*	*HMS Eagle*	32	31
21 de julio	*Insect*	*HMS Eagle*	30	28
11 de agosto	*Bellows*	*HMS Furious*	38	37
17 de agosto	*Baritone*	*HMS Furious*	32	29
24 de octubre	*Train*	*HMS Furious*	31	29

LA TÁCTICA DE UN AS DE MALTA

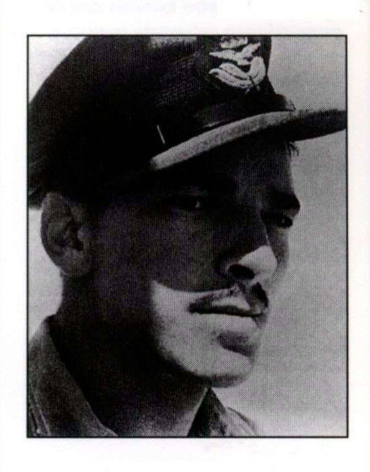
El Plt Off Reade F. Tilley fue un estadounidense que se alistó en la RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá) antes de que su país entrara en la guerra. Después de finalizar su instrucción, pilotó los *Spitfire* VB durante un tiempo con el Sqn 121 *Eagle*; reclamó un Fw 190 probable en una patrulla sobre Francia el 24 de marzo de 1942, siendo ésta su única reclamación mientras voló en el frente del Canal de la Mancha. Al mes siguiente fue destinado al Sqn 601, poco antes de que esta unidad partiera hacia Malta y, el 20 de abril, despegó desde el USS *Wasp* en uno de los *Spitfire* enviados a la isla durante la *Operación Calendar*.

Una vez en la isla, Tilley fue trasladado inmediatamente al Sqn 126 y, posteriormente, voló con esta veterana unidad de Malta durante cuatro meses en algunos de los más intensos combates aéreos de toda la campaña. Durante aquel periodo acumuló un resultado de 7 aviones enemigos derribados, 2 probablemente derribados y 6 dañados y se le concedió la DFC. En agosto, dejó la isla y fue trasladado al Mando de Caza de la 8ª Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE. UU.

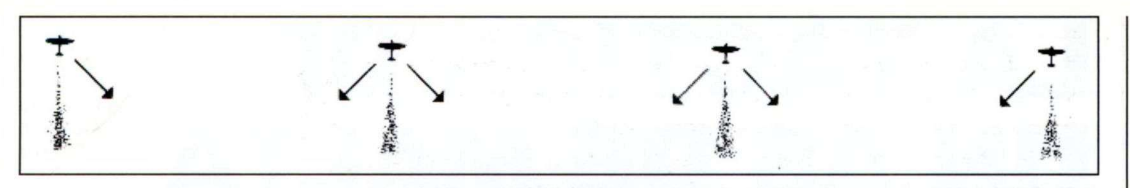
Después de finalizar su periodo de servicio en un destino de estado mayor, Tilley volvió a EE. UU. y entró en las unidades de instrucción, encargándosele la transmisión de su experiencia de combate a los oficiales destinados para mandar las nuevas unidades de caza que se estaban formando. Para facilitar su tarea escribió un largo manual de táctica en el que se describen las lecciones prácticas que había aprendido durante sus vuelos en Malta. A continuación, se reproducen algunos extractos de ese documento:

"Cuando los cazas despegaban en una alarma para interceptar al enemigo que se aproximaba, cada minuto que se perdía en despegar del suelo y colocarse en formación suponía 3.000 pies de altitud que no se alcanzaban cuando más se necesitaban. Por lo tanto, una revisión exhaustiva de la cabina queda descartada. Es suficiente con ver que hay un paso de hélice adecuado y que el motor funciona correctamente antes de abrir el mando de gases. No hagáis un circuito como en la Escuela antes de colocaros en formación. Según avancéis por la pista de despegue echad un vistazo rápido al hombre que tengáis por delante de vosotros en el despegue y, cuando dispongáis de la velocidad indicada, situaos a una distancia equivalente a seis círculos (del colimador de tiro) y estaréis junto a él rápidamente. No abráis en exceso el mando de gases y manteneos detrás, ya que se tarda tres veces más en alcanzarlo de esa forma. Si estáis al mando, volad en círculo en la proximidad del aeródromo, reducid gases y moved las alas de forma ostensible."

"En el instante en que estéis en formación, colocad la cabina en posición de combate: preparaos para la ascensión, oxígeno correcto, comprobad los mandos del motor, el mando de los cañones para disparar. Ahora estáis preparados para la acción. Si algo va mal, entonces es el *momento* de regresar. Agitad las alas y luego deslizaos suavemente fuera de la formación, o si no separaos bruscamente e iros a casa. No esperéis *nunca* a estar en las proximidades de los aviones enemigos para luego separaros en una decisión de último momento. Hay varias razones para no hacerlo:



El Plt Off estadounidense Reade Tilley, DFC, entró en la RCAF en 1940 y voló con el Sqn 121 *Eagle* durante varios meses, periodo durante el cual reclamó un Fw 190 probablemente derribado. En abril de 1942 fue destinado al Sqn 601 y pilotó un *Spitfire* hasta Malta como parte de la *Operación Calendar*. Después de unos cuantos días en la isla fue trasladado al Sqn 126 y, en las semanas siguientes, su registro creció de forma constante. A comienzos de junio fue enviado a Gibraltar, donde subió a bordo del HMS *Eagle* para dirigir una nueva partida de *Spitfire* hasta la isla como parte de la *Operación Salient*. En agosto de 1942 dejó la isla para pasarse a la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. En aquel momento su registro era de 7 derribos, 3 probablemente derribados y 6 dañados. *(Tilley)*



Sección de cuatro aviones que se proporcionan cobertura mutua, a escala.
(Las sombras indican las zonas ciegas)

A. Puede que el jefe dependa de vosotros.
B. El resto de la formación puede pensar que os lanzáis en picado contra el enemigo y puede que os siga (esto ya ha ocurrido antes y supone echarlo todo a perder).
C. El enemigo puede localizaros y aprovechar la ventaja de vuestro aislamiento."

En esta fase de la guerra, la RAF utilizaba formaciones de combate con secciones de *cuatro aviones de frente*, parecidas a las *Schwarm* empleadas por la Luftwaffe, con los aviones volando con una separación de unos 73 m. Los escuadrones estaban compuestos por tres secciones de este tipo y lo habitual es que la Sección Roja actuara como guía con las Secciones Amarilla y Blanca a la izquierda y a la derecha de ella, ligeramente por encima y unos 500-650 m por detrás. Tilley seguía su exposición de la siguiente forma:

"Los jefes de escuadrón deben tener en mente que los escuadrones tienen que estar intactos para causar el máximo daño al enemigo; con este fin, se reducen gases e incluso se vuelve uno hacia las secciones desordenadas durante la ascensión para enfrentarse al enemigo. No hay mejor sensación que llegar a los 25.000 pies con todo el escuadrón adecuadamente desplegado para, a continuación, comenzar la caza."

"En las secciones de *cuatro aviones de frente* cada avión vigila las colas de los otros, por encima y por debajo y, al hacerlo, los cuatro se cubren mutuamente." Las buenas comunicaciones por radio eran (y, de hecho, siguen siéndolo) esenciales si se quiere que los cazas lleven a cabo operaciones coordinadas y, por lo tanto, efectivas. Tilley dedicó un capítulo importante de su manual de táctica a la adecuada utilización de la radio en combate, señalando varios errores que todavía son comunes hoy en día:

"Olvidaos de todos los bonitos adornos que habéis aprendido a colocar delante y detrás de los mensajes en el procedimiento radiotelefónico. En vuestro ámbito no hay tiempo para ello y el mensaje es lo único importante. Los jefes de escuadrón son los únicos que utilizan el R/T para la transmisión cuando el escuadrón está persiguiendo a los alemanes. No es necesario que digáis nada, simplemente mantened la boca cerrada y estad atentos a los mensajes del controlador terrestre al jefe. Os enteraréis de todo lo que necesitáis saber: cuántos aviones enemigos se esperan, a qué altitud y desde qué dirección se aproximan. El jefe contesta a los mensajes del controlador terrestre con un seco OK. Esto es todo lo necesario, a no ser que algunos escuadrones o secciones operen de forma independiente; en tal caso, es suficiente con 'Jefe Rojo OK' o 'Jefe Azul respondiendo OK'. Este último mensaje dura 2 segundos y medio, hasta que se aviste al enemigo ninguna transmisión debería durar más."

"Por lo tanto, mantened los ojos abiertos y las bocas cerradas hasta que localicéis al enemigo; entonces ha llegado vuestro momento. Si van muy por delante, o a un lado o por debajo y lejos de vosotros, hay mucho tiempo; no os pongáis nerviosos, simplemente relajaos y observadlos; no es de mucha ayuda el que identifiquéis a los *Spitfire* como 109s. Intentad contarlos o realizad un rápido cálculo (para vuestro diario de

Reade Tilley observa desde la cabina de un *Spitfire* VB del Sqn 126 de Takali cómo el personal de tierra revisa el caza entre salida y salida.



vuelo). Si los reconocéis, dad su identidad, si no, informad de ellos como *aviones*. El procedimiento: haced que vuestra voz suene intencionadamente tranquila, lenta y sin nervios: 'Hola Jefe Rojo; 109s a las cuatro por encima' o 'Rojo 3 a Jefe Rojo, aviones a las 9 a nuestra altura.'

"El Jefe Rojo observa los aviones y contesta 'OK'. Ahora, por encima de todo, dejad despejada la frecuencia ya que las siguientes palabras serán las órdenes de vuestro jefe. Si se interfieren, se puede estropear todo el plan."

"Algunas veces no se ve a los aviones enemigos hasta que realmente están atacando. *Entonces el mensaje debe ser instantáneo y preciso.* Si es incoherente o incompleto porque estáis nerviosos puede que en lugar del mensaje, y antes que éste, el hombre al que atacan reciba un proyectil de cañón. El procedimiento adecuado: '109s atacando Sección Roja' o si veis que disparan a un hombre : 'Cuidado Rojo 4' o 'Rojo 4 escapa'; cualquier mensaje de éstos, dicho claramente, es perfecto. Simplemente, aseguraos de que nombráis correctamente al hombre atacado. No sirve de mucha ayuda que le digáis a Rojo 4 que rompa la formación (lo cual hace) mientras que Rojo 2, al que están disparando, mira con asombro."

"Si vuestro R/T se estropea cerca de la base, regresad; si se estropea cerca del enemigo, permaneced con la unidad. Un piloto de caza sin el R/T es una carga para sí mismo y para su escuadrón. No despeguéis nunca con un R/T que falle".

Tilley continuaba perfilando algunas de las lecciones de supervivencia que aprendió durante su periodo en la difícil academia del combate:

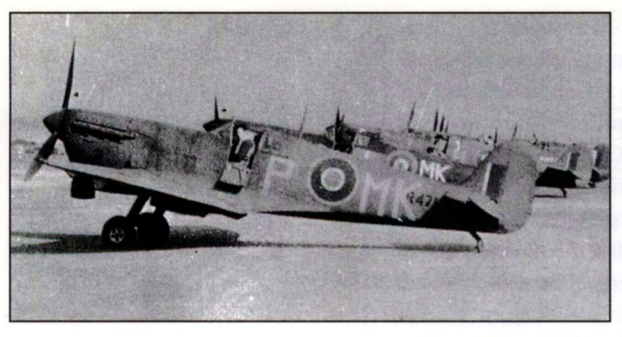
"Los aviones enemigos no vuelan solos. Vuelan en parejas o de cuatro en cuatro. Si sólo podéis ver uno, buscad a su compañero minuciosamente alrededor antes de iniciar el ataque... y recordad, *¡cuidado por detrás!"*

"Cuando ataquéis, lo más eficaz es una serie de ráfagas de dos o tres segundos con un nuevo blanco y un nuevo ángulo de deriva cada vez. No dejéis de atacar simplemente porque el enemigo comience a soltar humo o porque se le desprendan unas cuantas piezas; entonces es el momento de realizar una buena observación por detrás de él, antes acercarse hasta el alcance de disparo a bocajarro y realmente acabar con él."

"Parece razonable suponer que el rezagado de una formación de cazas sea el último hombre en llegar a casa; pero raramente llega. Luchad por llegar, no os rezaguéis y *¡cuidado por detrás, siempre!"*

Tilley consideraba el Ju 88 como el modelo de bombardero enemigo más impresionante al que se enfrentó en Malta y le tenía mucho respeto; consiguió derribar uno el 9 de julio de 1942. Estos aviones eran capaces de realizar ataques de bombardeo en picado muy precisos contra campos de aviación y otros blancos y se les tenía mucho miedo:

"Cuando se permite a los 88 operar sin la intervención de los cazas pueden lanzar 2.736 kg (carga de corto alcance) de explosivos en 41 m^2 cada vez... Normalmente, los 88 se aproximan a la zona del blanco a 17.000 pies. Vuelan en secciones de tres en V con otras secciones en línea por detrás. Por lo general, los cazas alemanes llegan sobre el blanco unos minutos antes de la incursión, volando en parejas independientes o de cuatro en cuatro. Su trabajo consiste en desorganizar cualquier formación de cazas en las proximidades. Los *Big Job* llegan con una escolta próxima y una escolta de cobertura superior que puede estar en cualquier lugar hasta 30.000 pies. Habitualmente, el picado se realiza desde el suelo para desconcertar a las defensas terrestres pero, si no hay un intenso fuego terrestre, prefieren lanzarse en picado con el viento. Bajan a unos 60º, lanzando bombas a 6.000 pies, y se alejan virando bruscamente en línea unos detrás de otros."



Se pueden ver los Mk V del Sqn 126 en Luqa tras el traslado de la unidad hasta allí en mayo de 1942. El avión más próximo a la cámara, el ER471, llegó a Malta a comienzos de 1943 y sobrevivió hasta el final de la guerra.

Según la opinión de Tilley, la mejor forma de contrarrestar este tipo de ataque era enfrentarse a los bombarderos antes de que comenzaran sus ataques en picado.

"El procedimiento es dividir la fuerza de cazas. Media patrulla justo por encima del blanco desde el sol a unos 15.000 pies, mientras que la otra fuerza aparece a unos 20.000 pies o más en un intento de interceptar a los bombarderos y desorganizarlos. Algunos cuando son interceptados lanzan sus bombas y se dispersan, todos en dirección a casa. Pero si el blanco es vital, es más probable que sigan a pesar de todo. Atacad a los 88 siempre de frente cuando sea posible."

Una vez que los Ju 88 hayan comenzado sus ataques en picado, los cazas defensores tienen que intentar enfrentarse a ellos en el descenso.

"Los 88 bajan en línea unos detrás de otros, con una separación de unos 207 m. El procedimiento: lanzarse en picado tras esa línea, colocándose cada caza detrás de un 88. El ametrallador trasero dispara en un ángulo difícil y el piloto (del bombardero) debe lanzarse en picado en línea recta, por lo que os tenéis que acercar al alcance de disparo a bocajarro, emitiendo ráfagas continuas contra un motor. Si notáis proyectiles trazadores por detrás, es probable que sea el ametrallador delantero del 88 de detrás que quiere haceros creer que es un 109. Una vez que hayáis incendiado un 88, deslizaos, buscad minuciosamente si hay cazas detrás y, a continuación, reducid gases y atacad el siguiente en la línea desde su estela."

Cuando se rompe el contacto, las preocupaciones de los pilotos de caza no terminan. Si sus aviones han sufrido daños es importante conocer su naturaleza lo antes posible y adoptar medidas para limitar sus efectos:

"La primera acción después del combate es no frotarse las manos, sino observar los instrumentos del motor. La bajada de la presión del aceite y la subida de las temperaturas del motor y del aceite significan problemas. Si os han alcanzado en el radiador o en los tubos del glicol, empieza a salir humo blanco inmediatamente. Normalmente, se puede ver desde la cabina. Si habéis tenido la mala suerte de que el tubo principal de alimentación del glicol que va junto a la cabina se ha roto, la cabina se llenará de glicol caliente y vapor blanco denso, que provocan ceguera y asfixia. No hay esperanza de salvar un avión tan dañado. Sin embargo, si el humo del glicol está fuera, entonces abrid la cúpula, conectad el oxígeno de emergencia y aterrizad en el aeródromo más próximo.

"La única forma en que no se puede salir de un *Spitfire* es en ascenso. La mejor forma, si se dispone de tiempo, es ponerse en invertido, compensar el avión algo pesado de cola y luego tirar fuertemente del pasador de fijación del cinturón de seguridad. Si tenéis prisa (y, a veces, éste es el caso) simplemente tirad del pasador y empujad la palanca hacia delante; vuestra última sensación será la de los dedos soltando la palanca. Esto funciona con el avión en cualquier posición. Si la cúpula se bloquea y no se puede abrir (algunas veces una bala o un proyectil pueden atascar la guía), bajad el asiento hasta el fondo, tirad del pasador, tensad los músculos del cuello y de la espalda y, a continuación, dadle un buen empujón a la palanca hacia delante. Casi no notaréis la cúpula... *cuidado por detrás*, y todo esto no será necesario".

EL NORTE DE ÁFRICA

Tras los envíos iniciales de *Spitfire* a Malta, el siguiente teatro de operaciones elegido para recibir estos cazas fue el Norte de África. Durante abril de 1942, el personal de dos escuadrones de *Spitfire*, el 92 y el 145, llegó a Egipto. Sin embargo, Malta todavía tenía preferencia sobre los *Spitfire* modificados para el trópico y sus necesidades resultaron ser mayores de las esperadas; éstas fueron satisfechas mediante la desviación de cazas de las dos unidades enviadas a Egipto.

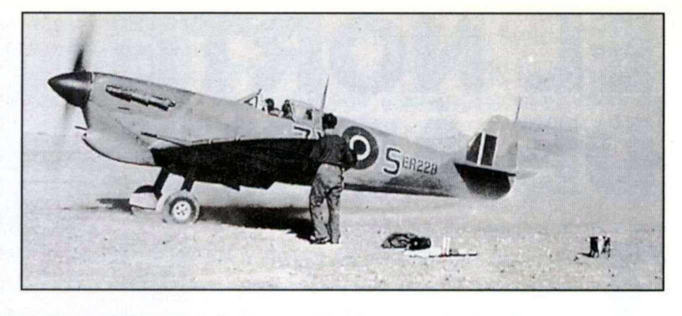
La ruta de envío de los aviones de alcance corto a Egipto era incluso más difícil que la de Malta; los aviones embalados se cargaban en el puerto de Tako-radi, en Costa de Oro (en la actualidad Ghana), donde se volvían a montar y se probaban en vuelo. A continuación, volaban a lo largo de la ruta de refuerzos transafricana hasta Egipto, con diez escalas que les llevaban a través de Nigeria, África Ecuatorial Francesa y Sudán.

Fue antes de finales de mayo cuando el Sqn 145 recibió toda su dotación de cazas, cambiando esta unidad su despliegue a un campo de aterrizaje avanzado cerca de Gambut, al este de Libia. El 1 de junio realizó su primera misión de combate en el teatro de operaciones cuando proporcionó la cobertura superior para los *Hurricane* implicados en una misión de ataque terrestre. Sin embargo, al mismo tiempo, las fuerzas italianas y alemanas habían lanzado una ofensiva a gran escala, haciendo rápidos avances por el Este. Las fuerzas británicas y de la Commonwealth se vieron obligadas a retroceder de forma continua, ya que eran superadas posición tras posición y, poco después de que la unidad de *Spitfire* llegara a Gambut, tuvo que batirse en una apresurada retirada hasta el Campo de Aterrizaje (CA) 155 cerca de Sidi Barrani, en Egipto occidental. El 10 de junio, durante el frenético combate aéreo de la zona de la batalla, el OC del escuadrón, Sqn Ldr Charles Overton, alcanzó por fin la condición de as cuando derribó un Bf 109F del II./JG 27 cerca de Bir Hacheim; este avión era pilotado en aquel

El BR114 fue uno de los Mk V modificados como cazas de gran altitud en la Unidad de Mantenimiento 103 de Aboukir para enfrentarse a los aviones de reconocimiento de vuelo a gran altura *Junker* Ju 86P. Externamente, las características habituales que destacan son la hélice cuatripala, la ausencia de la antena de la radio, un parabrisas de cristal reforzado, las zonas pulidas y lijadas de la superficie de las juntas y los extremos de las alas en punta que aumentan la superficie del ala. *(Thomas)*



momento por el as Oberleutenant (Tte) Rudolf Sinner, con 39 derribos (véase el volumen de Osprey "Aircraft of de Aces 2, Bf 109 of the Mediterranean and N. Africa") El número total de Overton se había quedado estancado en 4 derribos y medio desde el 13 de agosto de 1940. Pronto Sidi Barrani se vio amenazada también y el escuadrón tuvo que retirarse nuevamente, esta vez hasta el CA 154, cerca de Alejandría.



Un Mk VB del Sqn 145, la primera unidad de caza de *Spitfire* en ser operativa en el Desierto Occidental. *(vía Franks)*

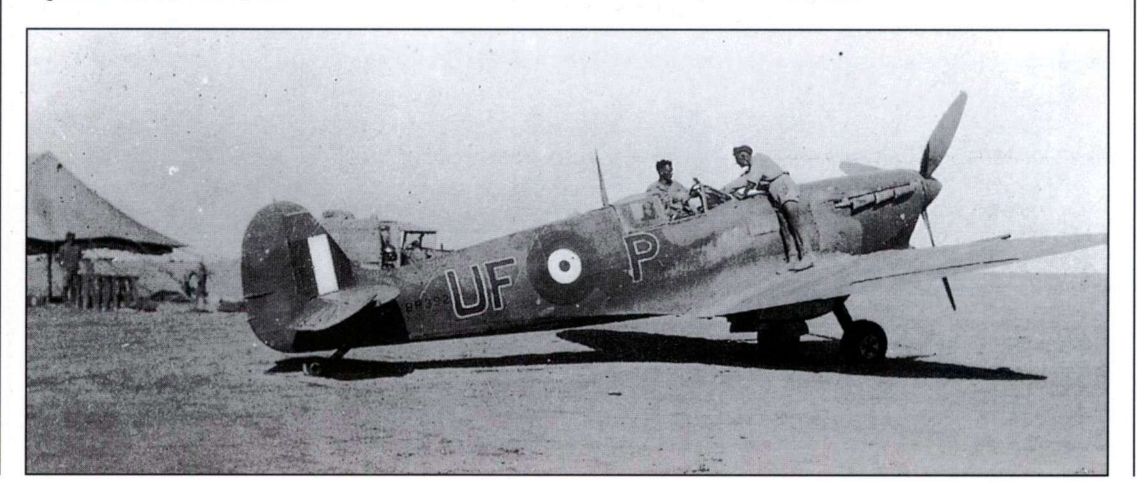
El avance del Eje se detuvo finalmente en El Alamein, a unos 96 km de Alejandría, el 25 de junio. En aquel momento, en el CA 154 había dos escuadrones de *Spitfire* operacionales: el 145, como ya se ha mencionado, y el 601, que acababa de llegar de Malta (véase el Capítulo 1). El Sqn 92 todavía estaba esperando su dotación completa de aviones.

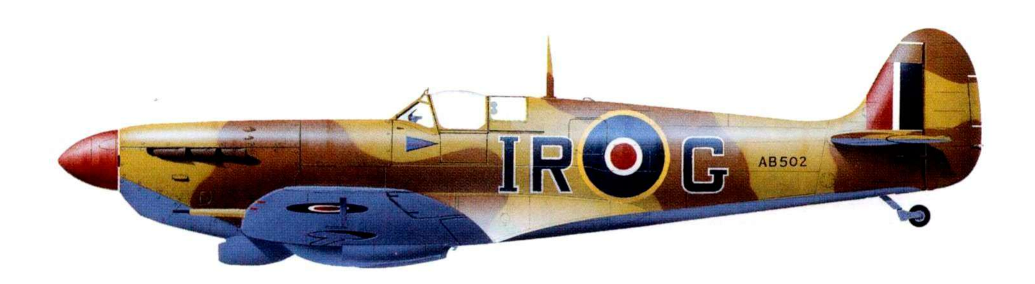
Durante los intensos combates de las últimas semanas, las unidades de caza equipadas con *Hurricane* y *Kittyhawk* habían sufrido a manos de los Bf 109F, más rápidos. En aquel teatro de operaciones se necesitaban más *Spitfire* desesperadamente y llegarían de una fuente imprevista; el 2 de julio el carguero *Nigertown*, que llevaba 42 *Spitfire V* con destino a Australia, formaba parte de un convoy que hizo escala en Freetown, Sierra Leona. El carguero, con su valiosísima carga, fue inmediatamente *secuestrado* y enviado a Takoradi donde se desembarcaron los cazas y se montaron apresuradamente. A continuación, partieron por la ruta transafricana y los primeros llegaron a Egipto antes de final de mes. Estas sorprendentes llegadas fueron destinadas a prestar servicio con el Sqn 92, completando la fuerza total de esta unidad, mientras que el resto de *Spitfire* formó una reserva para sustituir las bajas que se produjeran en los tres escuadrones.

El Interludio a Gran Altitud

Durante la primavera y el verano de 1942 los aviones de reconocimiento Ju 86P con base en Creta realizaron varias misiones fotográficas a gran altitud sobre las instalaciones militares británicas de Egipto. Estos avanzados aviones eran impulsados por dos motores diesel Jumo 207 con dos compresores de sobrealimentación de dos fases y tenían una cabina presurizada para su tripulación de dos hombres.

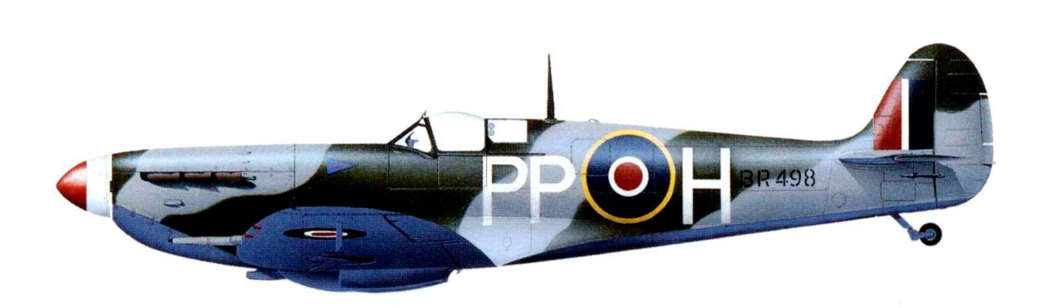
El Mk VC BR392 fue uno de los *Spitfire* enviados a Australia en el carguero *Nigerstown* cuando fue *secuestrado* en julio de 1942 y desviado a Oriente Próximo. Posteriormente fue enviado al Sqn 601 y, finalmente, se perdió en combate el siguiente mes de octubre.





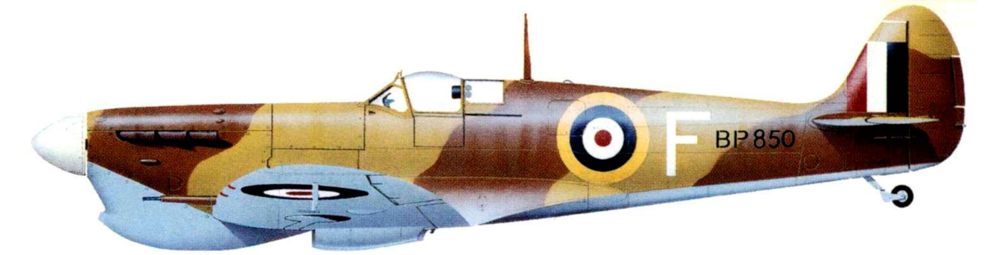
1
Mk VB AB502/IR-G del Wg Cdr Ian Gleed, OC del Ala 244, Goubrine South, 16 de abril de 1943

Este aparato fue entregado a la RAF en enero de 1942 y enviado a Takoradi donde, tras su llegada en mayo, fue adaptado con el filtro de Aboukir antes de ser asignado al Ala 244. Se convirtió en el avión personal de Ian Gleed a comienzos de mayo de 1943; el jefe del ala lo pilotó al menos en 35 misiones en el frente de la batalla de Túnez en el mes antes de su muerte. Durante ese periodo lo utilizó para derribar un Bf 109G y dañar otros dos. El 16 de abril de 1943 fue derribado, muriendo, cuando intentaba atacar los aviones de transporte del Eje en la costa de Túnez y cayó víctima de la escolta de cazas de éstos (los Bf 109G del I./JG 77 y los Fw 190A del II./JG 2). En el momento de su muerte, el registro de Gleed era de 13 derribos y 3 derribos compartidos, 4 probablemente derribados y 3 probablemente derribados compartidos y 4 dañados; de este total, logró 3 derribos, 1 probablemente derribado, 2 probablemente derribados compartidos y 3 dañados mientras pilotó el Mk V.



2
Mk VC BR498/PP-H del Wg Cdr Peter Prosser Hanks, OC del Ala de Luqa, Luqa, octubre de 1942

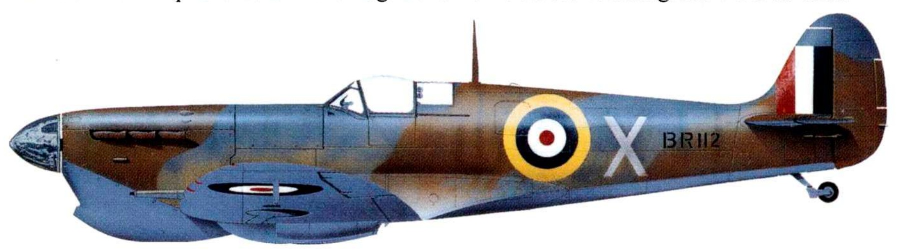
Este aparato fue entregado a la RAF en junio de 1942, siendo enviado a Gibraltar al mes siguiente. A continuación, fue embarcado en el HMS *Eagle* y enviado a Malta durante una de las operaciones de refuerzo del mes de julio, bien la *Pinpoint* o la *Insect*. Una vez en la isla prestó sus servicios con los Sqns 126, 1435 y 185 antes de finalizar su carrera con la Escuadrilla de Conversión de Vuelo. Su piloto en octubre de 1942 era el as del *Hurricane* Peter Prosser Hanks, que había entrado en combate con el Sqn 1 en Francia antes de la Batalla de Inglaterra. Destinado a Malta como jefe de ala justo antes de la guerra relámpago de octubre, Hanks utilizó este Mk V con gran efectividad durante aquel mes, derribando 3 Bf 109 y 1 Ju 88 confirmados, además de dañar otros tres aviones. El BR498 se mantuvo en servicio hasta que fue retirado en septiembre de 1945. Al final de la guerra, el registro de Hanks era de 13 derribos y 1 derribo compartido confirmados, 3 probablemente derribados compartidos y 6 dañados, de los cuales 4 confirmados, 1 probable y 1 probable compartido, además de los 6 dañados que fueron reclamados con el Mk V.



3

Mk VB BP850/F del Flt Sgt Patrick Schade, Sqn 126, Takali, abril de 1942

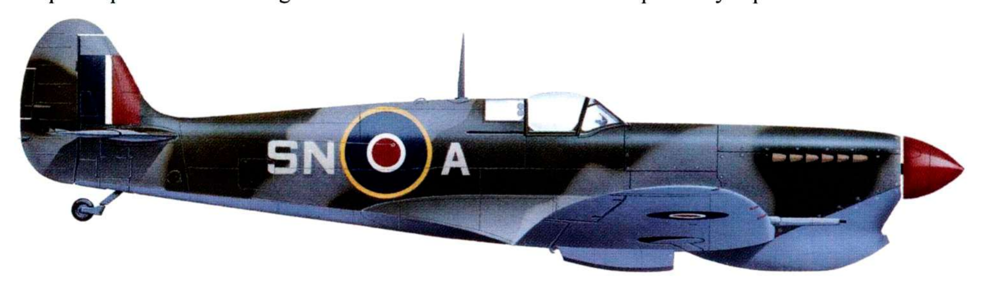
Este aparato fue entregado a la RAF en febrero de 1942, siendo enviado a Gibraltar donde fue embarcado en el HMS *Eagle* como parte de la *Operación Picket II*. Llegó a Malta el 29 de marzo, al igual que su futuro piloto, *Paddy* Schade. Ambos pasaron a formar parte del Sqn 126 y, el 23 de abril, esta pareja se unió para derribar un Ju 87 según se alejaba de su blanco, además de compartir el derribo de un segundo *Stuka*. El BP850 se dio por perdido 24 horas más tarde cuando el piloto de la RCAF Sgt E. A. Crist se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso después de que el avión hubiera tenido una fuga de glicol tras un combate con los Ju 87. *Paddy* Schade disfrutó de una estancia mucho más prolongada en Malta que el BP850, llegando a ser uno de los pilotos con más victorias de la isla con, al menos, 12 derribos, 2 derribos probables y 2 dañados, todos con los Mk V. Murió en combate pilotando un *Spitfire XIV* con el Sqn 91 en julio de 1944 tras haber añadido dos bombas teledirigidas V1 a su total.



4

Mk VC BR112/X del Sgt Claude Weaver del Sqn 185, Krendi, septiembre de 1942

Entregado a la RAF en marzo de 1942, este aparato fue uno de los 47 embarcados en el USS *Wasp* en Glasgow como parte de la *Operación Calendar*; despegó del portaaviones hacia Luqa el 20 de abril de 1942. Una vez en la isla, fue enviado al Sqn 249, donde se utilizó mucho a lo largo de todo el verano hasta que fue transferido al Sqn 185. Allí fue utilizado por muchos pilotos, entre ellos el as estadounidense de Malta Claude Weaver que había ingresado en la RCAF antes de que su país entrara en la guerra. El BR112 se perdió finalmente durante una misión de caza libre sobre los campos de aviación de Sicilia el 9 de septiembre con Weaver a los mandos. Con su *Spitfire* alcanzado en el sistema de refrigeración, Weaver se estrelló en la playa y fue hecho prisionero. Tras el armisticio italiano escapó de la cautividad, volvió a Inglaterra y reanudó las operaciones pilotando los *Spitfire IX* con el Sqn 403. En el momento de su muerte, el 28 de enero de 1944, el total de Weaver era de 12 derribos, 1 derribado compartido y 3 probablemente derribados.



5

Mk VC JK715/SN-A del Sqn Ldr Evan Mackie, OC del Sqn 243, Hal Far, junio de 1943

Entregado a la RAF en febrero de 1943, este aparato fue embarcado hacia Oriente Próximo al mes siguiente, siendo asignado al Sqn 243 en abril, donde se convirtió en el avión personal de Evan Mackie. Desde entonces y hasta mediados de septiembre, a Kiwi Mackie se le reconoció el derribo de 8 aviones enemigos, 1 probablemente derribado y 4 dañados compartidos. Mackie finalizó la guerra con 20 derribos y 3 derribos compartidos, 2 probablemente derribados, 10 dañados y 1 dañado compartido, de los cuales logró 12 derribos y 3 derribos compartidos, 2 probablemente derribados y 7 dañados y 1 dañado compartido pilotando los Mk V.



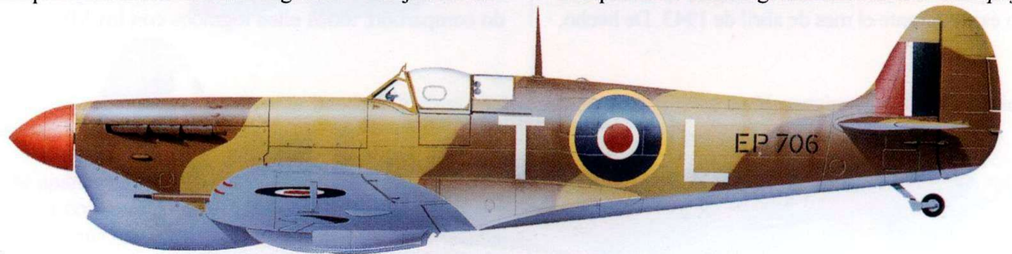
6
Mk VB AB262/GN-B del Flg Off Robert McNair, Sqn 249, Takali, marzo de 1942

Tras la entrega de este avión a la RAF en enero de 1942 fue dispuesto para la *Operación Spotter*, el primer envío de *Spitfire* a Malta a través del HMS *Eagle* el 7 de marzo de 1942. El canadiense *Buck* McNair había llegado a la isla a bordo de un *Sutherland* el 17 de febrero y desde entonces básicamente había estado esperando la llegada de los primeros *Spitfire;* había entrado en combate en Francia con el Sqn 411 durante el otoño anterior. McNair y el AB262 se unieron el 18 de marzo para dañar a un Bf 109 que había intentado interceptar un bombardero *Maryland*, pero ésta resultó ser la única victoria del canadiense con este aparato. Posteriormente, este *Spitfire* resultó dañado en una incursión mientras era reparado en un taller de Kalafram y, finalmente, fue retirado del servicio. Al final de la guerra, el total de victorias de McNair era de 16 derribos, 5 probablemente derribados y 14 dañados; consiguió 7 derribos, 5 probables y 9 dañados con el Mk V.



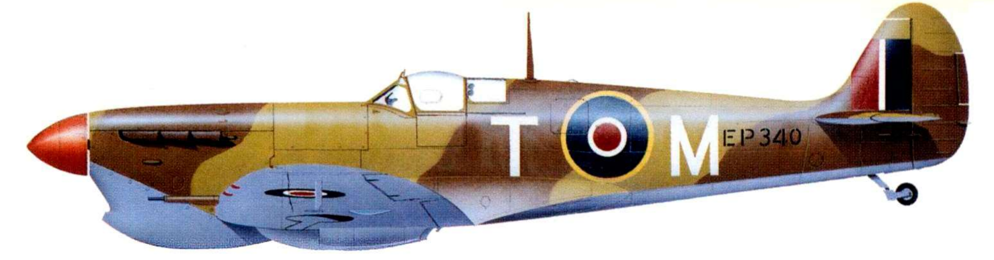
7
Mk VC BR323/S del Sgt George Beurling, Sqn 249, Takali, julio de 1942

Entregado a la RAF en mayo de 1942, este aparato despegó del HMS *Eagle* y voló hasta Luqa durante una de las dos operaciones de refuerzo de junio, *Style* o *Salient*. Una vez en la isla fue asignado como sustituto de combate al Sqn 249 y señalizado con un código de una sola letra *S*. Al igual que muchos otros *Spitfire* que volaron en Malta aquel año, el BR323 iba a disfrutar sólo de una breve carrera, periodo durante el cual fue pilotado sobre todo por el mejor de los ases, *Screwball* Beurling. Sus primeros éxitos con el *S* llegaron el 6 de julio cuando se le reconoció el derribo de dos MC 202 y un Bf 109, además de dañar un bombardero Cant Z 1007. Sin embargo, este *Spitfire* sufrió daños durante las dos salidas realizadas por el piloto canadiense y permaneció en tierra para ser reparado hasta el 10 de julio cuando Beurling lo utilizó para derribar un MC 202 y un Bf 109. Dos días después, el avión quedó inutilizado. Al final de la guerra, el registro de victorias de Beurling fue de 31 derribos, 1 derribo compartido y 9 dañados, todos excepto dos fueron logrados al mando de los *Spitfire V.*



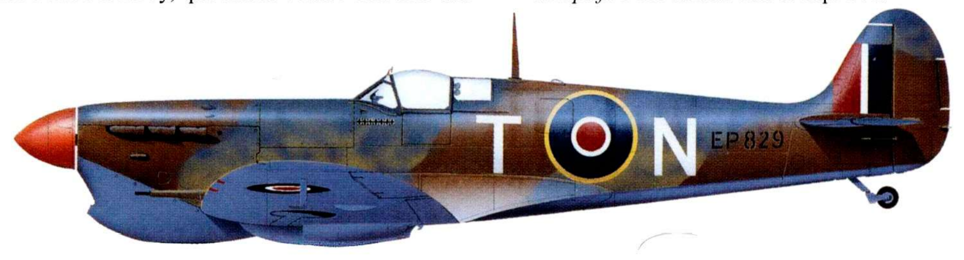
8
Mk VB EP706/T-L del Sqn Ldr Maurice Stephens, Sqn 249, Takali, octubre de 1942

Este aparato fue entregado a la RAF en julio de 1942 y probablemente voló a continuación desde el HMS *Furious* durante una de las operaciones de refuerzo del mes de agosto, bien *Bellows* o *Baritone*. Llevaba dos meses de servicio con el Sqn 249 cuando comenzó a ser pilotado en combate por el squadron leader adjunto recién llegado *Mike* Stephens (un as de la Batalla de Francia). Stephens pasó a mandar en primer lugar el Sqn 229 y, a continuación, el Ala Hal Far. El EP706 siguió prestando sus servicios en el Sqn 249 hasta que se perdió debido a un fallo del motor en una patrulla sobre el Mediterráneo el 3 de marzo de 1943. El registro final de victorias de *Mike* Stephens fue de, al menos, 17 derribos y 3 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 5 dañados, de los cuales logró 6 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probable y 4 dañados con los Mk V (todos en Malta).



9
Mk VB EP340/T-M del Flg Off John McElroy, Sqn 249, Takali, octubre de 1942

Entregado a la RAF en junio de 1942, este aparato estaba casi con toda seguridad entre los 30 *Spitfire* que volaron hasta Malta desde el HMS *Eagle* durante la *Operación Insect* el 21 de julio. Una vez en la isla fue asignado al Sqn 249, que lo utilizó durante todo el verano y el otoño de 1942 hasta que se convirtió en la 30ª víctima del Experten (as) del I./JG 53, suboficial Marian Mazurek, el 16 de octubre; el piloto del EP340, el Flt Sgt australiano Edwin Hiskens murió en el enfrentamiento. Dos días antes de su desaparición, este Spitfire había sido utilizado con éxito por el as canadiense John McElroy, que había volado con esta unidad desde su llegada a la isla el 9 de junio durante la *Operación Salient*. Finalmente, el canadiense regresó al Reino Unido en diciembre de 1942 y, al final de la guerra, el registro de McElroy fue de 10 derribos y 3 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 1 probablemente derribado compartido y 12 dañados, de los cuales reclamó 7 derribos y 2 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 1 probablemente derribado compartido y 11 dañados con los Mk V. En 1948-1949 añadió a su total un C 205V egipcio y dos *Spitfire* FR 18 de la RAF mientras pilotaba un *Spitfire* IX israelí con el Sqn 101.



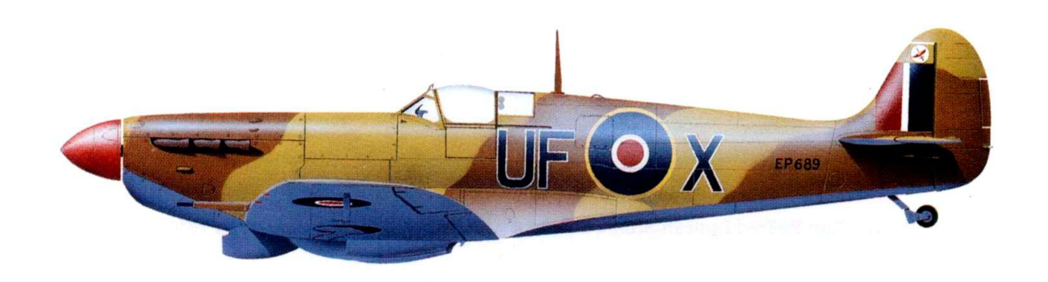
10
Mk VB EP829/T-N del Sqn Ldr Joseph Lynch, OC del Sqn 249, Krendi, abril de 1943

Este aparato fue entregado a la RAF en agosto de 1942, siendo embalado y embarcado a continuación hacia Gibraltar, donde llegó al mes siguiente. Sin embargo, la forma de envío a Malta no fue registrada aunque pudo haberse tratado de un vuelo directo, utilizando un depósito de vuelo de 772 litros. Una vez en el frente fue asignado al Sqn 249 donde el veterano estadounidense Joseph Lynch, OC del Escuadrón *Eagle*, lo utilizó con mucho éxito durante el mes de abril de 1943. De hecho, el californiano lo utilizó para convertirse en as al derribar 3 Ju 52/3ms, un Ju 88 y un Caproni Ca 313; poco más se sabe de la historia de este avión en la RAF. Sin embargo, fue uno de los *Spitfire* de la partida enviada a la Fuerza Aérea Italiana en 1946, donde fue utilizado con el código MM4069. Al final de la guerra, el registro de victorias de Joseph Lynch fue de 10 derribos y 7 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 1 dañado compartido, todos ellos logrados con los Mk V.



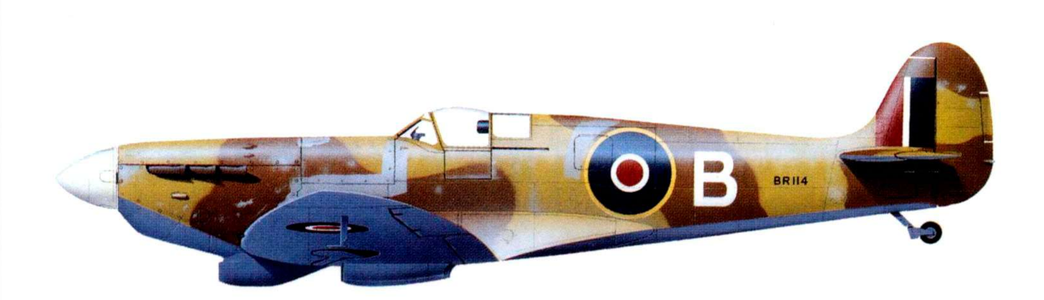
11
Mk VC BP955/J-1 del Flt Lt Denis Barnham, Sqn 601, Luqa, abril de 1942

Entregado a la RAF el 20 de marzo de 1942, este aparato fue asignado al Sqn 601 y cargado mediante grúa en el portaaviones USS *Wasp* en Port Glasgow sólo unas semanas después. El 20 de abril el *Spitfire* despegó del portaaviones y voló hasta Luqa como parte de la *Operación Calendar*; uno de los pilotos participantes en esta operación fue Denis Barnham, jefe de escuadrilla del Sqn 601. Pilotó el BP955 en combate al mismo día siguiente, reconociéndosele el derribo probable de un Ju 88 y causando daños a un Bf 109. . Al final de la guerra, el registro de victorias de Barnham fue de 5 derribos y 1 derribo compartido, 1 probablemente derribado y 1 dañado, todos ellos cayeron ante los cañones de los Mk V.



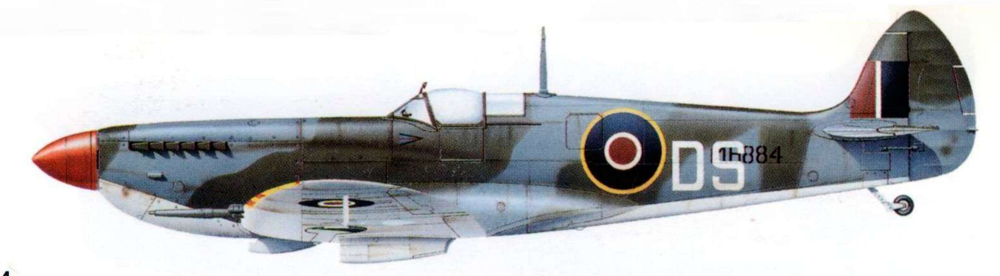
12
Mk LF VB EP689/UF-X del Sqn Ldr Stanislaw Skalski, OC del Sqn 601, con base en Panchino y Lentini West, julio de 1943

Este aparato fue entregado a la RAF en julio de 1942 y llegó a Oriente Próximo en el siguiente mes de octubre. Fue enviado inicialmente al Sqn 92 y se mantuvo con esta unidad hasta que fue destinado a Malta en julio de 1943, cuando pasó al Sqn 601; esta unidad se lo llevó a Sicilia posteriormente aquel mes. El legendario as Stanislaw Skalski asumió el mando de la unidad aproximadamente en aquel momento, convirtiéndose de esta forma en el primer oficial polaco en mandar un escuadrón británico y, a menudo, pilotó este avión en combate. El EP689 se perdió finalmente el 22 de septiembre de 1943 cuando su piloto golpeó un obstáculo sobre el terreno durante un ataque de instrucción en Catania.



13
Mk VC BR114/B del Flg Off George Genders (y otros pilotos de pruebas), Unidad de Mantenimiento 103, Aboukir, septiembre de 1942

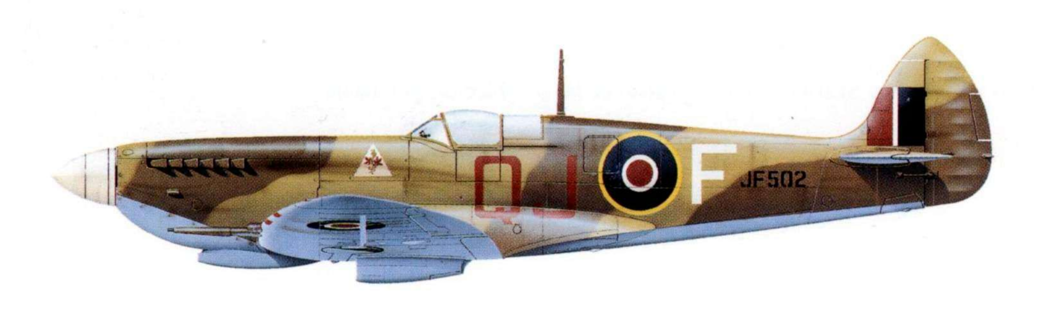
Este aparato fue entregado a la RAF en marzo de 1942 para, a continuación, ser embalado y transportado en un carguero hasta Takoradi antes de volar hasta Egipto a través de la ruta de refuerzo transafricana. En la Unidad de Mantenimiento 103 de Aboukir este avión se convirtió en uno de los pocos interceptadores de gran altitud especialmente modificados y montados para contrarrestar los aviones de reconocimiento Ju 86P que sobrevolaban regularmente la zona. Se retiraron todos los equipos no esenciales, incluyendo la radio, el blindaje y el armamento, se modificó el motor del avión para darle un mayor nivel de compresión y se adaptó una hélice cuatripala. Este *Spitfire* fue adaptado con las puntas de las alas recortadas y con dos ametralladoras de 12,7 mm. Posteriormente, fue reformado como un Mk VC normal, siendo utilizado por los Sqns 601, 451 y 123, antes de ser traspasado a la unidad de reconocimiento CR 2/33 de la Fuerza Aérea Francesa, con base en el Norte de África, en julio de 1944. Sin embargo, su vida operacional con los franceses iba a ser corta ya que el 1 de agosto sufrió graves daños por parte de la artillería antiaérea alemana y quedó inutilizado. Como piloto del BR114 en muchas de las salidas a gran altitud, George Genders finalizó la guerra con un registro de 8 derribos y 2 derribos compartidos, 2 probables, 3 dañados y 2 dañados compartidos de los cuales logró 1 derribo y 1 derribo compartido y 2 dañados compartidos con el Mk V.



14

LF IX MH884/DS del Grp Capt Wilfred Duncan-Smith, OC del Ala 324, Calvi, Córcega, agosto de 1944

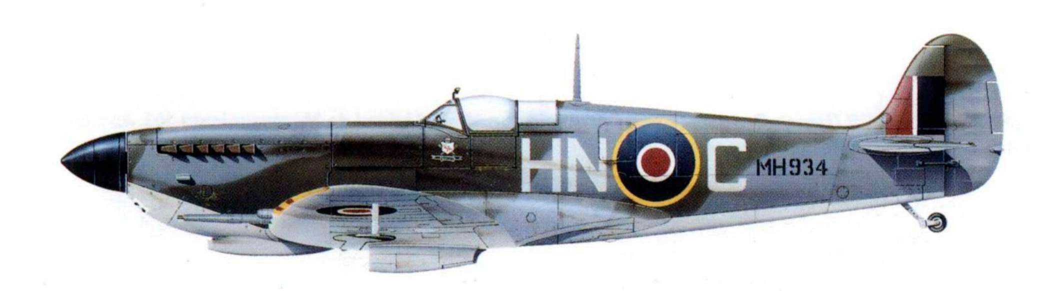
Duncan-Smith pilotaba el MH884 cuando mandó una pareja de *Spitfire* hasta Ramatuelle, en el sur de Francia, para inspeccionar la primera pista aérea que iba a entrar en funcionamiento después de la invasión aliada. El registro final de Duncan-Smith se fijó en 17 aviones derribados, 2 derribados compartidos, 6 probables derribados, 2 probables derribados compartidos y 8 dañados. Más de la mitad de sus derribos los logró pilotando los Mk IX. El MH884 fue enviado en última instancia al Sqn 72 en Italia a mediados de 1945 y fue estando asignado a esta unidad cuando colisionó con su compañero, el Mk IX NH453, del Sqn 111 en Rutterfeld, Austria, en abril de 1946, quedando inutilizado.



15

F VIII JF502/QJ-F del Flt Lt Eddie Edwards del Sqn 92, Marcianise, Italia, comienzos de 1944

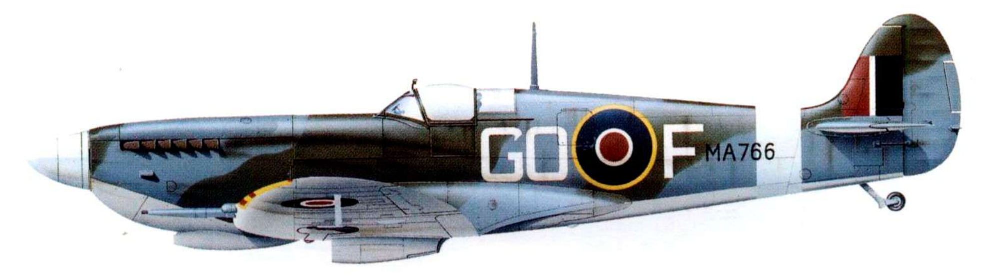
El total del canadiense Edwards fue de 15 aviones derribados, 3 derribos compartidos, 8 probablemente derribados, 1 probablemente derribado compartido, 13 dañados, 9 destruidos sobre el terreno y 5 dañados sobre el terreno. La mayoría de sus derribos los logró en 1942/1943 pilotando los *Kittyhawk* en el Norte de África, aunque sí reclamó tres derribados y dos compartidos con los Mk VIII.



16

Mk IX MH934/HN-C del Wt Off Bobby Bunting del Sqn 93, Lago, Italia, febrero de 1944

Este aparato llevaba la insignia personal de Bunting por debajo de la cabina y fue con este aparato con el que derribó cuatro aviones y dañó un quinto.



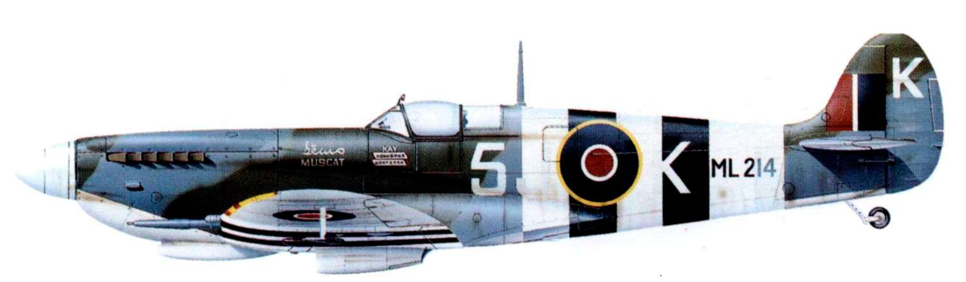
17
Mk IX MA766/GO-F del Sqn Ldr Russell Foskett, OC del Sqn 94, LG147/Bu Amud, Cyrenaica, junio de 1944

Foskett utilizó el MA766 para reclamar su primer derribo (un Ju 52m3) el Día D, quedando inutilizado por otro piloto apenas un mes después.



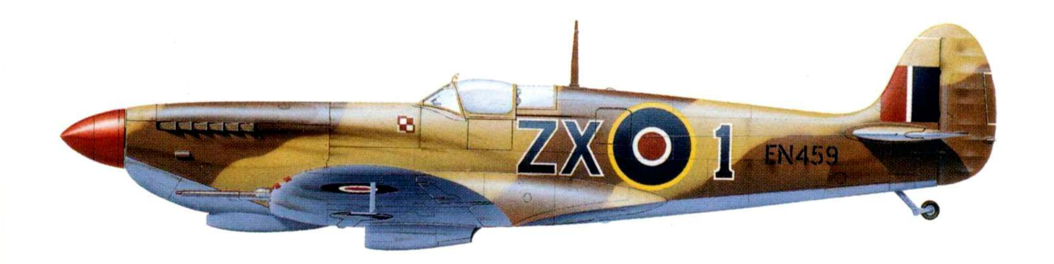
18
Mk IX MA481/JU-O del Flg Off Irving Hap Kennedy del Sqn 111, Falcone, Sicilia, septiembre de 1943

El registro final de Kennedy fue de 10 aviones derribados, 5 derribos compartidos y 1 probablemente derribado. En el momento de esta acción, dicho Spitfire estaba completamente nuevo, ya que había sido entregado sólo unos pocos días antes. Llegó a disfrutar de una notable y larga carrera de combate de casi 20 meses antes de que se perdiera en una operación en abril de 1945.



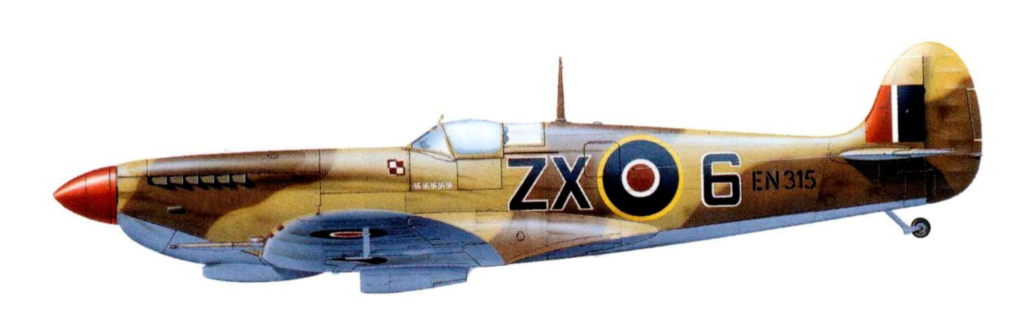
19
LF IX ML214/5J-K del Sqn Ldr John Plagis, OC del Sqn 126, Culmhead, julio de 1944

Plagis pilotaba este avión cuando derribó un Bf 109G sobre Francia el 24 de julio de 1944; otros dos derribos y uno medio compartido también cayeron ante sus cañones mientras era pilotado por Plagis. Anteriormente, pilotó los Mk V sobre Malta con los Sqn 249 y 185 y, a continuación, con el Sqn 64 en el Reino Unido. Al final de la guerra, su registro se situó en 15 aviones derribados, 2 derribos compartidos, 2 probables derribos compartidos, 6 dañados y 1 dañado compartido.



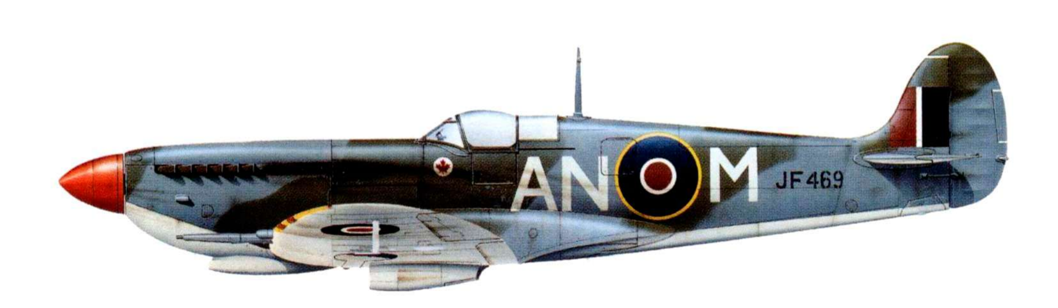
20
Mk IX EN459/ZX-1 del Flt Lt Eugeniusz Horbaczewski de la Unidad de Caza Polaca, agregada al Sqn 145, Túnez,

Horbaczewski fue derribado por los Fw 190 el 18 de agosto de 1944 en un Mustang III, a causa de lo cual murió; su registro estaba en 16 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 probable derribo y 1 dañado. La mayoría los logró con los Mk VB y IX en 1942/1943.



21
Mk IX EN315/ZX-6 del Sqn Ldr Stanislaw Skalski, OC de la Unidad de Caza Polaca agregada al Sqn 145, Túnez,

Skalski abrió su registro en Polonia en 1939 cuando se le reconocieron seis derribos. Durante la Batalla de Inglaterra pilotó los Hurricane en el Sqn 501 y luego pasó a pilotar los Spitfire con los Sqns 306 y 316. Asumió el mando de un Ala de Mustang III a mediados de 1944. En mayo de 1945 su registro se encontraba en 21 (algunos dicen que 24) aviones derribados, 1 probable derribo y 5 dañados. Skalski reclamó tres derribos y uno dañado con la PFT.



22
Mk VIII JF469/AN-M del Flt Lt Albert Houle del Sqn 417, Gioia del Colle, Italia, octubre de 1943

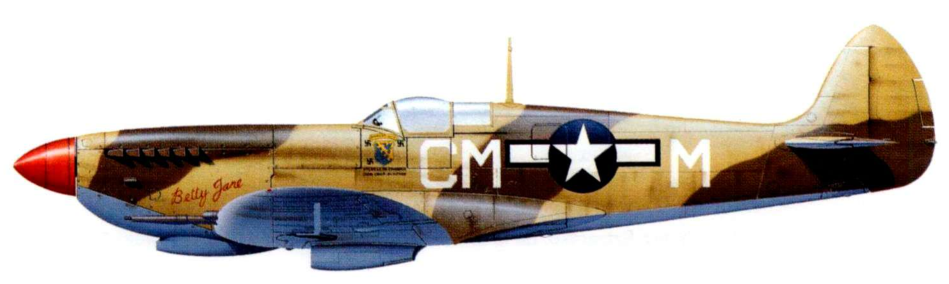
Houle pilotaba el JF469 el 4 de octubre de 1943 cuando derribó un Fw 190 del III./SKG 10 y dañó otros dos, al este de Roma. El canadiense Houle había pilotado los Hurricane IIC en el Desierto Occidental con el Sqn 213. Al final de la guerra su registro fue de 11 aviones derribados, 1 derribo compartido, 1 probable derribo y 7 dañados.



23

Mk IX MA419/N-V del Flt Lt Warren Schrader del Sqn 1435, Brindisi, Italia, diciembre de 1943

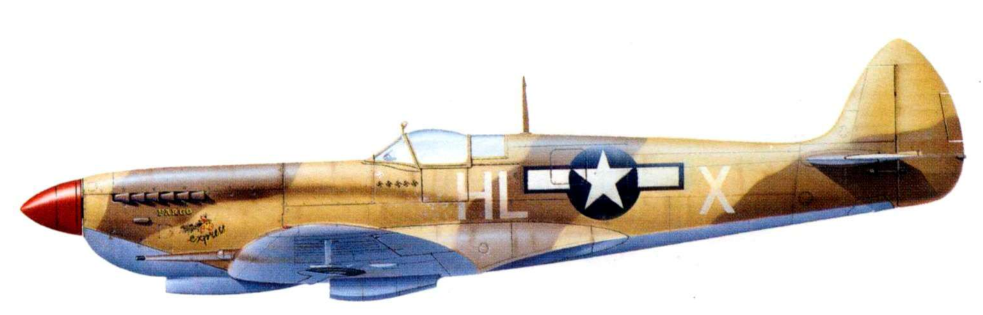
Schrader pilotaba el MA419 el 17 de diciembre de 1943 cuando derribó dos Bf 109G cerca de la costa de Albania. Formado a partir de la Escuadrilla 1435 de Luqa, Malta, el número de la unidad se estableció de forma no oficial, al igual que su letra de identificación V. Al final de la guerra, el neozelandés Schrader había reclamado 11 aviones derribados, 2 derribos compartidos y 4 destruidos sobre el terreno.



24

Mk VIII CM-M del Lt Col Charles Sandy McCorkle, OC del 31 FG, 12ª Fuerza Aérea de EE UU, Castel Volturno, Italia, Enero de 1944

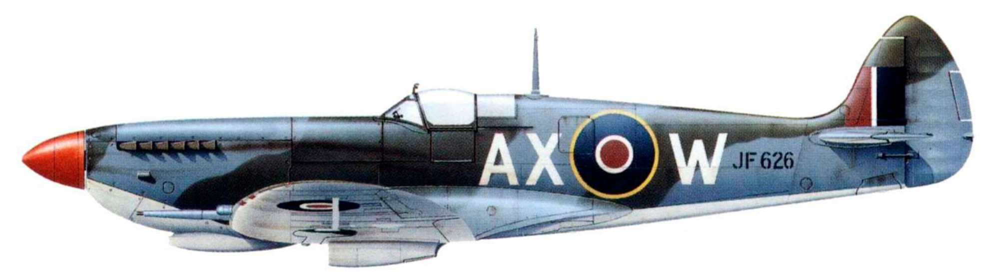
El registro de McCorkle se encontraba en 3 aviones derribados en ese momento. Posteriormente, el 31 FG recibiría los Mustang y, al final de la guerra, su registro total se situó en 11 victorias, 5 de ellas pilotando los Spitfire.



25

Mk VIII HL-X del Lt Leland Molland, 308 FS, 31 FG, 12ª Fuerza Aérea de EE UU, Castel Volturno, Italia, enero de 1944

La esvástica blanca bajo la cabina indicaba su victoria confirmada en aquel momento y las 5 negras, los derribos probables. Al final de la guerra, su registro fue de 11 victorias, 4 de ellas pilotando los Spitfire.



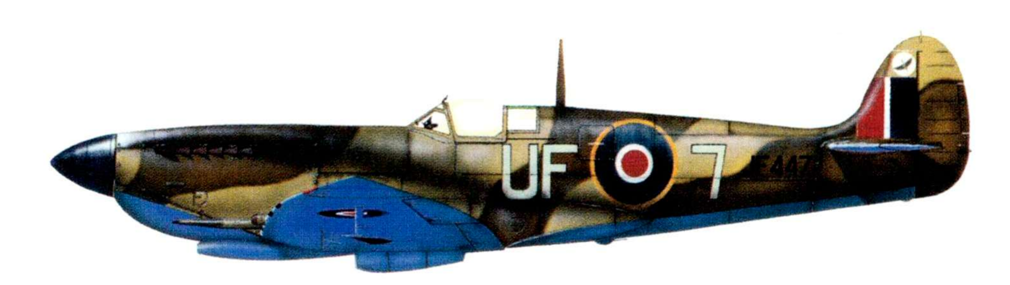
26
F VIII JF626/AX-W del Maj Henry Gaynor, Sqn 1 SAAF, Italia, diciembre de 1943

El sudafricano Gaynor reclamó el último de sus 5 derribos con este avión el 2 de diciembre de 1943 cuando derribó un Fw 190. Veterano del Norte de África, voló con esta misma unidad desde 1942 hasta su muerte en un accidente de vuelo en marzo de 1944; golpeó un cable de alta tensión durante una misión de caza libre a baja altura en Italia. Gaynor era el OC del Sqn 1 en aquel momento.



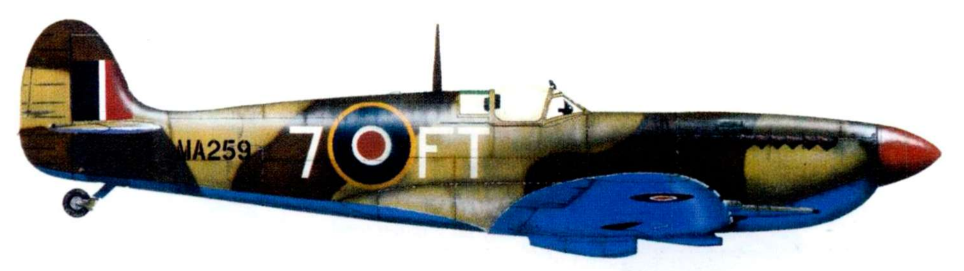
27
Spitfire IX EN267 "2X-5" du F/Sgt Kasimarz Sztramko, de la unidad polaca de ataque, Goubrine, abril 1943

Como casi todos los Spitfire IX de la PFT (también conocidos con el nombre de Vuelo "C" del Squadron 145) el EN 267 tenía una cifra de identificación en lugar de una letra de código. Este aparato tuvo gran actividad sobre los cielos africanos, y Sztramko fue el mejor de sus pilotos, reclamando la destrucción de un MC 202 y de un Bf 109, el 22 de abril de 1943. El F/O Horbaczewski estuvo a los mandos de este aparato el 28 de marzo cuando derribó un Ju-88 anotando así la primera victoria para la unidad polaca de cazas. El F/O Sporny derribó un Bf 109 el 7 de abril, y el Spitfire reivindicó también la última victoria de la unidad, el 6 de mayo cuando el S/Ldr Skalski ocasionó graves daños a un Bf 109.



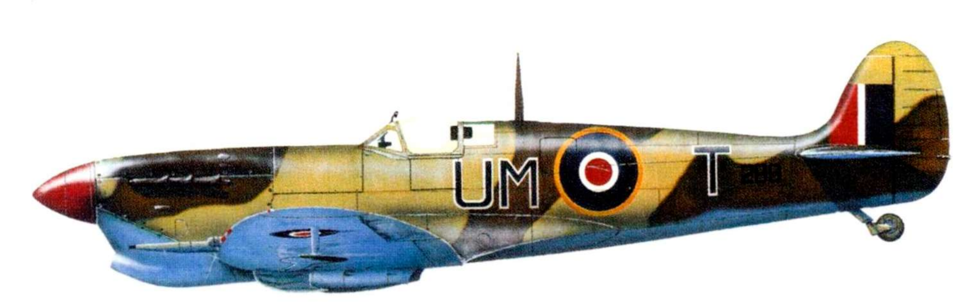
28
Spitfire VIII JF447 "UF-7" del S/LDR Stanislaw "Skal" Skalski, OC del 601 Sq, Oeste de Lentini, agosto 1943

La costumbre de pintar los números sobre los potentes Mk VIII y Mk IX (para poder diferenciarlos de las letras de códigos que llevaban los Mk V más antiguos), se difundió entre las unidades de la RAF destinadas al Mediterráneo, siguiendo el ejemplo de las unidades polacas. El JF 447 fue pilotado por el S/Ldr Skalski (apodado "Skal" por los pilotos de la Commonwealth) en numerosas misiones de combate, y, de forma habitual como en el resto de aparatos del Squadron 601, el Spitfire llevaba su emblema en la parte superior del empenaje. El JF 447 fue uno de los primeros modelos de Mk VIII dotado de un timón redondeado.



29
Spitfire IX MA259 del S/Ldr Eugeniusz "Horby" Horbaczewski, OC del Squadron 43, Cassala, 4 de septiembre 1943

Horbaczewski tomó el mando del 43 Squadron en agosto de 1943 y pilotó el MA259 una sola vez, el 4 de septiembre de 1943. El ORB de la escuadrilla describió la acción del día de la siguiente manera: "15 aparatos patrullaban sobre la zona de Mesina. Entonces la formación estaba a unos 16 km al este de Reggio, la sección de los Spitfire IX, volando a 8 000 metros, descubrió 2 Me 109, aproximándose desde el noreste. Los aparatos enemigos viraron hacia el noroeste e identificaron un aparato, abrieron fuego sobre él y viraron de nuevo hacia el noreste, descendiendo en picado a gran velocidad. Nuestros aparatos les persiguieron y uno de los aparatos enemigos fue destruido por el S/Ldr E. Horbaczewski (de nacionalidad polaca) . El aparato se estrelló cerca de Citanova."



30
Spitfire VC MA289 del Flt Lt Vladislav "Maciek" Drecki, del Squadron 152, este de Milazzo, 11 de septiembre de 1943

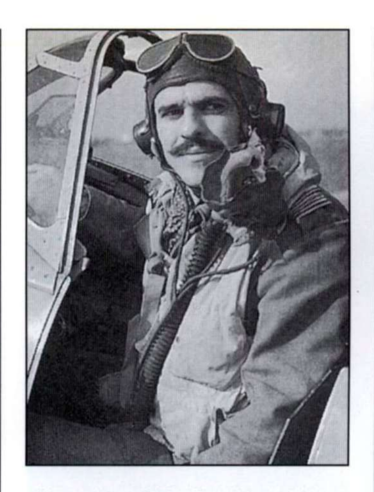
Los bajos de este Spitfire parecen pintados de un color más claro que el azul standard y la letra del código original del aparato (probablemente una A) ha sido repintada. El MA 289 era pilotado habitualmente por el surafricano Harry Hoffe, aunque el 11 de septiembre Drecki le tomó prestado para una patrulla nocturna sobre las playas de Salerno. Durante el transcurso de esta misión, identificó un grupo de P-38 de la USAAF en persecución de algunos Bf 109 y, tras un ataque relámpago, derribó uno de los cazas enemigos (probablemente el que era pilotado por Rudolf Steffens del JG 53). Este ataque supuso la primera victoria del Squadron No 152 tras una larga etapa infructuosa, y marcó el comienzo de un periodo de intensa actividad y de éxito para la unidad. Desafortunadamente, Drecki encontró la muerte en un accidente cuando despegaba, apenas 48 horas más tarde.





1
El F/Lt Neville Duke, perteneciente en marzo de 1943 al Squadron 92, en Túnez, lleva la camisa y el pantalón caqui estándard, y encima lleva la chaqueta de su *Battle Dress* (uniforme de batalla). Calza las "botas del desieto" de ante.

2
Sqn Ldr Colin Gray, neozelandés, OC del Sqn 81 en el Norte de África en 1943. Por encima de la camisa y los pantalones cortos de faena caqui lleva un chaleco salvavidas de la última época, un paracaídas de asiento, un equipo con bote neumático Tipo K y el cinturón con correas de la RAF, con la funda de una pistola y una cartuchera para un revólver de 6,68 mm. Su gorro es un modelo tropical del Tipo D, equipado con las gafas Mk VII. Al igual que Zary, su calzado se inclina por la comodidad.



El Sqn Ldr estadounidense Lance *Wildcat* Wade ingresó en la RAF antes de que su país entrara en la guerra y, consecuentemente, acumuló un amplio registro de victorias pilotando los *Hurricane* en el Desierto Occidental entre 1941 y 1942. En enero de 1943 recibió el mando del Sqn 145, pilotando los Mk V durante la campaña de Túnez. Wade murió en un accidente de vuelo en 1944 cuando su registro era de 22 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probablemente derribado y 13 dañados.

El Flt Lt John Taylor prestó sus servicios en el Sqn 145 en el Desierto Occidental en el verano de 1942. En marzo de 1943 fue ascendido y asumió el mando del Sqn 601 pero murió en combate en el siguiente mes de julio. En el momento de su muerte su registro de victorias era de 13 derribos, 2 derribos compartidos, 2 probablemente derribados, 10 dañados y 2 dañados compartidos. *(Franks)*



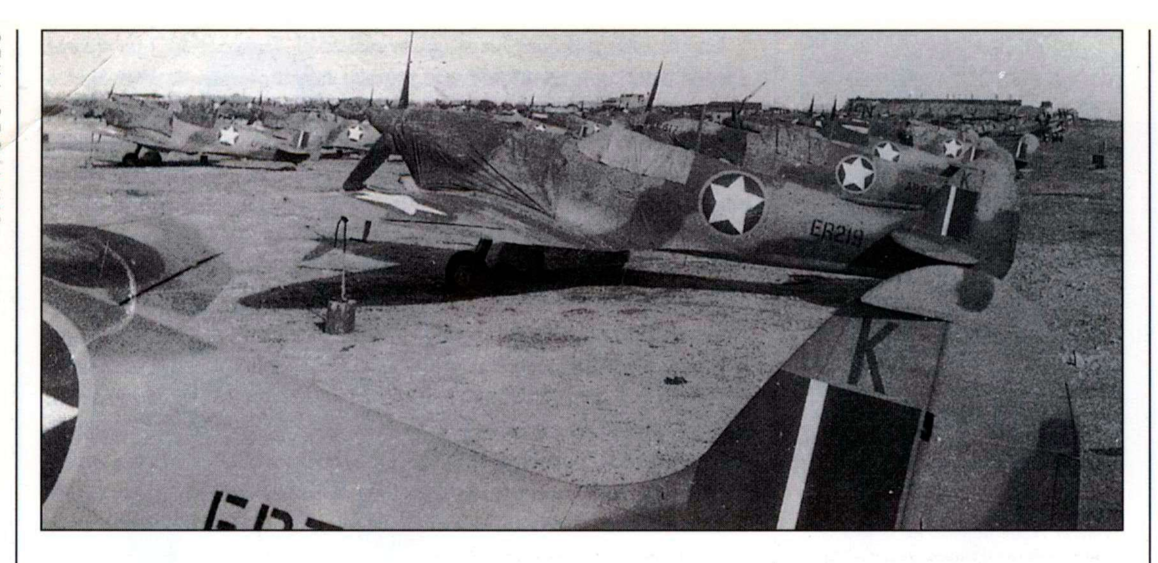
Una de estas misiones fue la que se realizó el 20 de agosto. Los radares aliados detectaron un Ju 86P que cruzaba la costa cerca de Port Said a 40.000 pies. Volando a una velocidad moderada de 321 km/h, recorrió toda la extensión del Canal de Suez, fotografiando el tráfico naval, las bases militares y los campos de aviación a lo largo de la vía fluvial. A continuación, se dirigió hacia el noroeste para fotografiar los campos de aterrizaje de los cazas cerca de Alejandría (incluyendo, sin duda, el CA 154) antes de pasar la base naval y dirigirse hacia el mar. Cinco *Spitfire* salieron en persecución del intruso y dos dispararon ráfagas contra él bastante por debajo de su altitud, pero ninguno reclamó ningún impacto. Sin embargo, el reconocimiento aéreo no era cuestión de un único bando, ya que la versión de reconocimiento de gran alcance del *Spitfire* (el Mk IV) también se encontraba activa en este teatro de operaciones. Aunque le faltaba la capacidad de funcionamiento a altitud superior del aparato alemán era mucho más rápido y también actuaba con una inmunidad similar en las zonas controladas por el Eje.

La necesidad de detener, o al menos limitar, las operaciones fotográficas de los Ju 86P pronto se convirtió en una cuestión de la mayor importancia militar. El Ejército británico se encontraba en la *última línea de trincheras* de El Alamein y el general alemán Erwin Rommel preparaba una ofensiva importante para penetrar esa línea. A lo largo de todo aquel periodo los Ju 86P fueron capaces de atravesar la cobertura de las líneas en amplias zonas de las defensas británicas y de las áreas de retaguardia en intervalos regulares.

En un intento por contrarrestar esta amenaza, llegaron a Egipto media docena de cazas *Spitfire VI* de gran altitud pero, con su limitada cabina presurizada, esta variante era demasiado pesada para llegar a la altura que lograba el Ju 86P. Por lo tanto, los ingenieros de la Unidad de Mantenimiento 103 de Aboukir decidieron modificar unos cuantos Mk V como interceptadores de gran altitud, eliminando todo el equipamiento innecesario, incluyendo el blindaje y las cuatro ametralladoras de 7,69 mm, para aligerar el aparato. También se modificaron los motores para conseguir un mayor índice de compresión y a cada aparato se le adaptó una hélice cuatripala tomada de los *Spitfire VI*. Al menos se modificaron de esta forma tres cazas (BP985, BR114 y BR234), que también se equiparon con puntas de ala más puntiagudas y un armamento de cinco ametralladoras de 12,7 mm en lugar de los cañones de 20 mm.

En este punto resulta necesario realizar una ampliación para explicar el efecto de la altura de la estratosfera sobre el funcionamiento del *Spitfire*. En altitudes por debajo de la estratosfera, la temperatura del aire disminuye de forma constante según se va ascendiendo. Sin embargo, una vez que se llega a la estratosfera, según se asciende la temperatura permanece razonablemente constante durante los siguientes 10.000 pies, más o menos. Cuanto más cerca del ecuador, mayor es la altura de la estratosfera. Como El Cairo se encuentra a 30º al Norte, la estratosfera, en esta región comienza aproximadamente en los 45.000 pies y, por encima de esa altitud, la temperatura del aire se mantiene constante en unos -62º C. Al alejarse del ecuador la estratosfera baja y la capa de aire por encima de ella es un poco menos fría. Por ello, en Londres a 52º al norte, la altura de la estratosfera está por encima de los 36.000 pies y por encima de ella la temperatura del aire es aproximadamente de -54ºC.

Las diferencias en la temperatura exterior del aire a gran altitud tenían un efecto determinante en el funcionamiento del *Spitfire V*. Cuanto más frío fuera el aire que entrara en el carburador, mayor era su densidad y, por lo tanto, mayor la potencia desarrollada por el motor Merlin. De esta forma, un



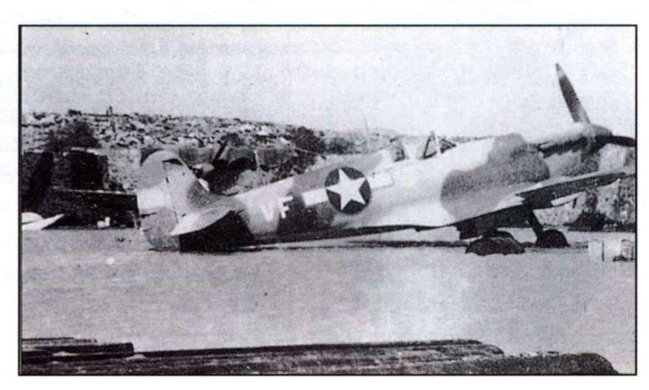
Spitfire que volara sobre Egipto tenía un techo práctico muy superior a otro que volara sobre el Reino Unido.

Los *Spitfire* modificados consiguieron su primera victoria el 24 de agosto cuando el Flg Off G. Reynolds interceptó un Ju 86P al norte de El Cairo a unos 37.000 pies. Al principio, el intruso intentó ascender para perder al caza pero después de una larga persecución que le llevó hasta los 42.000 pies, Reynolds llegó hasta 137 m y abrió fuego. Él pensó que había conseguido alcanzar el motor derecho, tras lo cual el *Junker* se ladeó alejándose y perdió el contacto. Algunos registros publicados señalan que el Ju 86P resultó derribado en aquel encuentro, aunque los informes alemanes dejan claro que el aparato regresó a salvo a la base. Sin embargo, para las tripulaciones de la Luftwaffe fue un anuncio claro de que su prolongada inmunidad ante la interceptación de los cazas estaba llegando a su final.

Después de esta acción inicial, los *Spitfire* de gran altitud sufrieron más modificaciones para reducir su peso, retirándose las radios y sus antenas, instalándose una batería ligera en lugar de la normal y reduciéndose la carga de combustible a 135 l. Con un plan táctico revisado para las interceptaciones a gran altitud, este avión adecuadamente modificado se convirtió en el así llamado *Striker (el atacante)* y, acompañándole durante las interceptaciones estaba otro *Spitfire* aligerado, equipado con una radio, denominado el *Marker (el señalizador)*. Su piloto se encontraba en contacto radio con el controlador terrestre que, desde su pantalla, facilitaba los vectores (rumbos) de interceptación para situarse lo más cerca posible del avión enemigo. El piloto del *Striker* tenía que mantenerse en posición a varios miles de pies por encima y a un lado del *Marker* hasta que viera al Ju 86P para, a continuación, lanzarse al ataque. Si podía infligir daños con su armamento limitado tal vez pudiera obligar al *Junker* a descender para que el *Marker* también pudiera atacarlo.

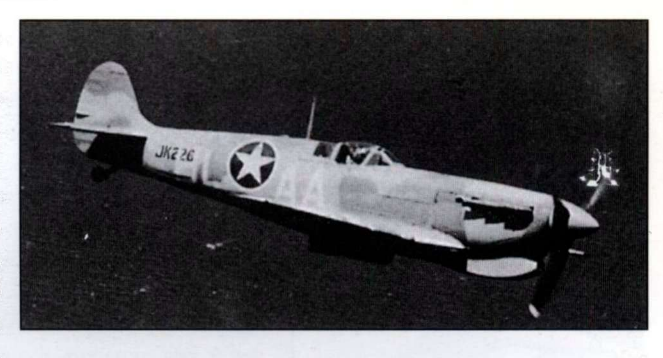
Esta nueva táctica se probó en acción por vez primera el 29 de agosto de 1942 cuando el Plt Off George Genders (ya un as con 7 derribos en

Se entregaron un total de 274 *Spitfire* V a la 12ª Fuerza Aérea de EE. UU. como préstamo con devolución que fueron a parar a los Grupos de Caza 31 y 52 durante las campañas de Túnez y Sicilia. Se puede ver a estos aviones estacionados en North Front, Gibraltar, en noviembre de 1942, esperando su envío a las unidades de EE. UU. Todos están camuflados con el modelo habitual para el desierto de la RAF en marrón y color piedra medio. Destacan los distintivos de las estrellas pintadas en color claro sobre los círculos de la RAF. *(Museo de la RAF)*



Durante la campaña de Túnez las unidades aliadas se vieron forzadas en ocasiones a operar desde campos de aviación mal equipados y en condiciones atroces. Este Mk V, VF-E del 5º Escuadrón de Caza/52 Grupo de Caza, está estacionado sobre su eje trasero en un profundo charco de agua de lluvia en su zona de dispersión. *(Thomas)*

su anterior destino en el Norte de África con los *Hurricane* del Sqn 33) en el *Striker* alcanzó una posición a unos 1.000 pies por debajo del *Junker* pero sólo logró disparar una ráfaga corta antes de que sus cañones se atascaran. Después del enfrentamiento no realizó ninguna reclamación, pero a partir de los informes alemanes se sabe que aquella ráfaga fue más efectiva de lo que él creyó. El Ju 86P sufrió graves daños que obligaron a su tripulación a amerizar en el Mediterráneo, siendo recuperada por el servicio de rescate alemán.



Un Mk VC del 308 Escuadrón de Caza/31 Grupo de Caza. Este avión lleva el código HL-AA en el que la AA lo identifica como el avión pilotado por el Lt Col R. A. Ames, el Segundo Jefe del Grupo. *(Robertson)*

El 6 de septiembre, el Plt Off George Genders pilotaba nuevamente el *Striker* (en esta ocasión el BR234) cuando interceptó un Ju 86P a gran altitud, persiguiéndole hasta el mar. El avión de reconocimiento se encontraba a unos 128 km al norte de Alejandría antes de que finalmente consiguiera una posición de ataque. Sus proyectiles dañaron al *Junker*, obligando a su tripulación a descender, momento en el cual el Plt Off A. Gold, en el *Marker*, lanzó otro ataque. El Ju 86P fue visto por última vez saliendo al Mediterráneo y los pilotos lo reclamaron como dañado. Sin embargo, aquella larga persecución a cola del avión había acabado con el limitado suministro de carburante del *Striker* y, en el trayecto de vuelta, Genders se quedó sin combustible. Continuó hacia el sur planeando pero cuando el avión llegó a los 1.000 pies todavía no estaba en la costa. Genders se lanzó en paracaídas. El piloto cayó al mar y después de que la búsqueda aeronaval no lograra localizarle, finalmente llegó nadando a la orilla después de 21 horas en el agua. A partir de los informes alemanes sabemos que aquel Ju 86P tampoco sobrevivió al enfrentamiento, realizando un aterrizaje forzoso en una zona del desierto controlada por los alemanes y siendo declarado como baja definitiva.

Hubo otras dos interceptaciones de Ju 86P en septiembre, el día 10 por parte del Flg Off Reynolds y el día 15 por parte del Plt Off Gold. Los dos pilotos abrieron fuego contra los intrusos y, aunque puede que lograran impactos, los informes alemanes no mencionan ningún Ju 86P que sufriera daños durante esos días.

De hecho, los *Spitfire V* modificados ya habían hecho suficiente impidiendo más salidas de reconocimiento. Durante la última semana de julio, la unidad de reconocimiento alemana disponía de una fuerza de tres Ju 86P, de los cuales sólo uno estaba operativo; a pesar del impresionante funcionamiento de este aparato, su escaso nivel de utilidad redujo bastante el ritmo de salidas. Al derribar dos Ju 86P en un periodo de ocho días, los *Spitfire* acabaron con sus descaradas incursiones en la zona del delta del Nilo. A partir de entonces, la aviación de reconocimiento a gran altitud realizó vuelos sólo de forma ocasional y siempre evitando zonas bien defendidas.

EL ALAMEIN Y EL DESPUÉS

Durante las feroces acciones aéreas que acompañaron los combates terrestres en El Alamein, la principal misión de las unidades de *Spitfire* fue facilitar la cobertura superior para que el resto de unidades de la RAF pudieran desarrollar sus funciones sin ser molestadas. Esta función situó con frecuencia a los *Spitfire* en enfrentamientos con los Bf 109F alemanes.

Las tres unidades de *Spitfire* dentro de la Fuerza Aérea del Desierto Occidental en aquel momento se agruparon en el Ala 244. Después de la prolongada y frustrante espera de sus aviones, el último Sqn de este trío inicial, el Sqn 92, volvió a entrar en combate con ánimo de venganza bajo el mando del veterano de la Batalla de Inglaterra, el Sqn Ldr Jefferson Wedgwood. De hecho, el OC abrió el registro de la unidad en este teatro de operaciones el 14 de agosto de 1942 cuando derribó un Bf 109F del II./JG.28. Desde ese momento y hasta finales de octubre se le reconocieron otros siete Bf 109 derribados, además de un número similar de dañados (y un solitario Ju 87 dañado). El Flt Lt John Morgan fue otro de los pilotos con mejores resultados de este escuadrón, reconociéndosele 5 Bf 109 derribados y 1 compartido, 1 probablemente derribado compartido y 5 dañados; ya había conseguido previamente 2 derribos en el Norte de África con los *Hurricane II*. El Sqn Ldr Gerald Matthews, el nuevo OC del Sqn 145 y veterano tanto de la Batalla de Inglaterra como de la Batalla de Francia, también obtuvo buenos resultados durante este periodo, reclamando 2 derribados y 2 derribados compartidos, 2 probablemente derribados y 1 dañado. Añadiendo estos éxitos a los anteriores con el *Hurricane*, estos resultados le convirtieron en as.

El 4 de noviembre, dos semanas después de los combates más intensos, las tropas aliadas penetraron en las defensas alemanas e italianas de El Alamein. De esta forma, las fuerzas del Eje comenzaron una larga retirada en combate hacia el oeste que continuó casi sin pausa hasta que fueron expulsadas de Libia a comienzos del nuevo año. Durante todo este periodo, hubo relativamente pocos combates aéreos, ya que las unidades de caza de la Luftwaffe estaban diezmadas en su fuerza y carecían de combustible. Mientras tanto, el punto de atención de la acción se trasladó varios cientos de kilómetros hacia el este, como se relata en la siguiente sección.

El antiguo piloto de la Batalla de Inglaterra, Wg Cdr Ian Gleed, fue el OC del Ala 244 en Túnez hasta que fue derribado, muriendo en combate el 16 de abril de 1943. En el momento de su muerte su registro de victorias era de 13 derribos, 3 derribos compartidos, 4 probablemente derribados, 3 probablemente derribados compartidos y 4 dañados. *(Franks)*

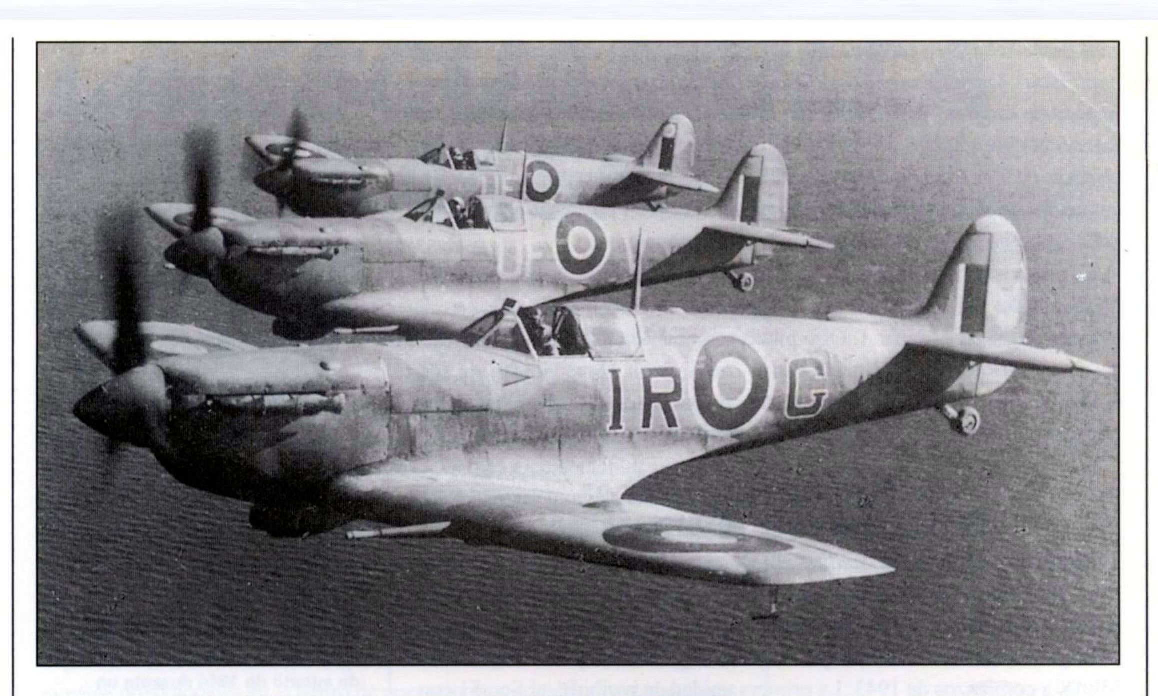


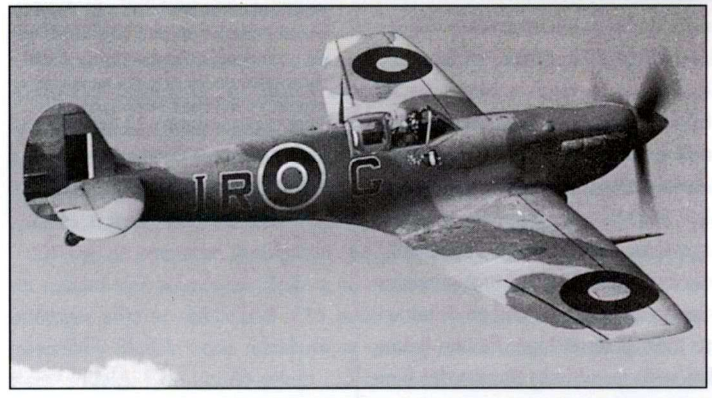
La *Operación Torch*

El 8 de noviembre de 1942, justo cuando la línea defensiva del Eje en Egipto estaba en proceso de descomposición, las fuerzas aliadas abrieron un nuevo frente en el Norte de África. Con el nombre clave de *Operación Torch*, las tropas desembarcaron en puntos muy distantes de Marruecos y Argelia y, tan pronto como se aseguraron en tierra los campos de aviación, las unidades de la RAF y de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. volaron hasta ellos y comenzaron las operaciones. El contingente de la RAF incluía siete unidades equipadas con el *Spitfire V:* los Sqn 72, 81, 93, 111, 152, 154 y 242. Otras dos unidades de caza de EE. UU. también entraron en combate equipadas con este modelo, a saber, los Grupos de Caza (FG) 31 y 52.

Desde ese momento la campaña se desarrolló como una carrera con las tropas aliadas intentando conformar su fuerza en tierra y avanzando hacia Túnez, mientras las unidades alemanas se trasladaban rápidamente hacia ese país para establecer las posiciones defensivas. Cuando los dos bandos se encontraron hubo algunos enfrentamientos iniciales feroces, después llegó el invierno y la situación derivó a un punto muerto.

El lamentable estado de las carreteras en Argelia supuso que las fuerzas aliadas en el este de aquel país y en Túnez se encontraran a menudo con escasez de suministros. Es más, pocos campos de aviación de la zona estaban equipados para operaciones todo el tiempo, lo que significaba que a menudo los aviones se quedaban atascados en el barro tras periodos de lluvia intensa. Estos factores supusieron importantes restricciones para los índices de salidas de los Aliados.





El Mk VB AB502/IR-G fue el aparato personal del Wg Cdr Gleed durante la primavera de 1943. Este avión había sido entregado a la RAF ya en enero de 1942, siendo enviado a Takoradi el siguiente mes de mayo. Gleed lo pilotaba el 16 de abril de 1943 cuando murió en combate. ***(Robertson)***

Por el contrario, la Luftwaffe estuvo mejor situada durante la primera fase de la campaña. Numéricamente era más débil, pero sus campos de aviación en el centro de Túnez estaban mejor equipados, y la llegada del II./JG.2 con sus Fw 190A-4 les dio a los alemanes un punto de superioridad técnica. Como resultado, la Luftwaffe pudo establecer, en ocasiones, la superioridad aérea sobre la zona de combate. Con todo, durante gran parte de aquel invierno, las pésimas condiciones climatológicas impidieron el desarrollo, por parte ambos contendientes, de operaciones aéreas eficaces.

A comienzos del nuevo año, el tiempo mejoró y la situación se inclinó rápidamente en favor del lado aliado. Tras un enérgico programa de mejoras en los campos de aviación, sus fuerzas aéreas pudieron acumular una mayor fuerza y, desde entonces hasta casi el final de la campaña, hubo una alta tasa de actividad aérea con varias acciones importantes en las que ambos bandos sufrieron bajas.

A finales de enero, estuvieron operacionales en el teatro de operaciones los primeros *Spitfire IX,* que facilitaron la cobertura superior para el resto de modelos de caza aliados. Mientras tanto, el cada vez más acuciante estrangulamiento aéreo y marítimo aliado sobre la ruta de abastecimiento del Eje que se reali-

zaba desde Italia, hizo cada vez más difícil el traslado de suministros y equipos hasta Túnez. Durante la *Operación Flax*, las fuerzas aéreas aliadas lanzaron una importante campaña para acabar con el puente aéreo de suministros para las fuerzas del Eje y varios de sus aviones de transporte fueron derribados, reduciéndose de forma importante la capacidad de transporte de la Luftwaffe. Desde comienzos de abril estaba claro que las fuerzas del Eje en Túnez estaban al borde del desmoronamiento y, el 7 de mayo de 1943, capitularon.

El piloto con mejores resultados del *Spitfire V* en Túnez fue el Flt Lt Neville Duke del Sqn 92 (véase el Capítulo 6), que consiguió derribar 12 aviones enemigos y dañar 1. Otro piloto con buenos resultados en este teatro de operaciones fue el Wg Cdr Petrus *Dutch* Hugo, al mando del Ala 322 (véase también el Capítulo 6) que derribó 8 aparatos, compartiendo el derribo de otro, además de 2 probablemente derribados.



El Flt Lt Eugeniusz Horbaczewski (arriba a la derecha) voló con la Unidad de Caza Polaca en Túnez durante la primavera de 1943. Posteriormente fue ascendido a Squadron Leader y mandó el Sqn 315 equipado con los *Mustang*, pero fue derribado, muriendo el 16 de agosto de 1944 durante un desigual combate contra 60 Fw 190 sobre Francia; derribó tres antes de resultar mortalmente herido. En el momento de su muerte su registro era de 16 aviones enemigos derribados, 1 derribo compartido, 1 probablemente derribado y 1 dañado. *(Archivos de Koniarek)*

Los Mk IX en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo

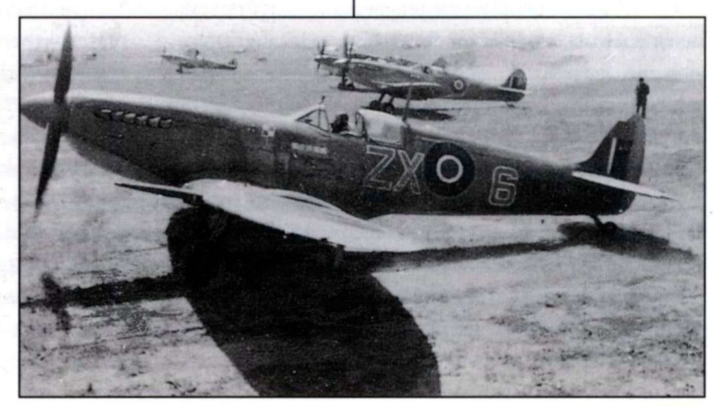
La entrada en servicio del *Spitfire* Mk IX permitió al Mando de Caza de la RAF recobrar la superioridad aérea que había perdido en el noroeste de Europa frente a los Fw 190. En el teatro de operaciones del Mediterráneo se produjo la misma historia, aunque no se consiguió hasta que no llegó allí el Mk IX a comienzos de 1943. La primera unidad en recibirlo, el Sqn 81 con base en Constantine en Argelia, entró en acción con su nuevo avión el 31 de enero y poco después una segunda unidad, el Sqn 72 con base en Souk el Kemis, en Túnez, también recibió los Mk IX.

Al mismo tiempo, la Fuerza Aérea del Desierto al este de Túnez recibió un importante complemento en sus filas con la llegada de la Unidad de Caza Polaca. Equipada con los Mk IX, esta unidad de elite con 15 pilotos voluntarios estaba mandada por el Sqn Ldr Stanislaw Skalski, y se componía de nombres tan famosos como Karol Pniak, Waclaw Król, Eugeniusz Horbaczewski y Kazimierz Sporny. Por cuestiones administrativas, esta unidad fue agregada al Sqn 145 con base en Ben Gardane y sus aviones llevaron el código de letras ZX de esa unidad, aunque con un número individual en lugar de una letra. Desde la llegada de esta unidad y la rendición de las últimas fuerzas del Eje en el Norte de África el 13 de mayo, Horbaczewski añadió cinco victorias a su registro y Skalski y Sporny añadieron tres victorias cada uno a los suyos.

Durante la campaña de Túnez, dos Grupos de Caza pertenecientes a la 12ª Fuerza Aérea de EE. UU utilizaron los *Spitfire* Mk V: el 31 (compuesto por los Escuadrones de Caza 307, 308 y 309) y el 52 (compuesto por los Escuadrones de Caza 2, 4 y 5). Hacia finales de abril de 1943, la RAF entregó algunos de sus preciados Mk IX a estos Grupos de EE. UU., que los utilizaron en combate.

Durante los meses que siguieron a la capitulación del Eje en Túnez, el número de unidades de la RAF equipadas con el Mk IX en el teatro de operaciones creció rápidamente. Igualmente, los Grupos de Caza 31 y 52 de EE. UU. se reequiparon completamente con este modelo, utilizándolo hasta la primavera de 1944.

Un *Spitfire* Mk IX del 309 Escuadrón de Caza, 31 Grupo de Caza, en Túnez a comienzos de mayo de 1943. *(Ethell)*



LA ESCUADRILLA DE SKALSKI

POR TOMASZ DRECKI

Durante la segunda mitad de 1940, a los pilotos de la FAP (Fuerza Aérea Polaca) se les reconocieron 214 aviones enemigos derribados. El registro de 1941 fue de 198 y en 1942 la cifra cayó a 90. Estaba claro que la Luftwaffe en Europa Occidental ya no era el poderoso adversario que fue en otro tiempo, lo que significaba que los ases de la FAP tenían menos oportunidades para conseguir más victorias.

Según se fue debilitando la oposición en Europa Occidental los principales estrategas aliados comenzaron de nuevo a planear la invasión. El éxito de tal empresa dependería del control de los cielos por encima de las playas de desembarco e implicaba que las unidades de caza operarían estrechamente con las fuerzas en tierra. Para poder estar disponibles en un corto espacio de tiempo sobre el campo de batalla, los escuadrones tendrían que llegar a ser totalmente móviles, operando de forma efectiva desde emplazamientos provisionales en el teatro de operaciones muy alejados de las bases establecidas.

Este tipo de combate no era nuevo para las unidades de caza de la Fuerza Aérea del Desierto y fue para conseguir esa valiosa experiencia en ese mismo tipo de operaciones como preparación para la invasión del Día D para lo que el Plk Stefan Pawlikowski, Oficial de Enlace Polaco ante la RAF, solicitó que se enviara a un grupo de experimentados pilotos de caza polacos al frente norteafricano.

La idea de operar en un lugar exótico donde la aviación del Eje parecía ser mucho más abundante atrajo a no menos de 70 voluntarios. En última instancia, sólo se seleccionó a 15 pilotos, de los cuales tres ya eran ases (Stanislaw Skalski -que mandaría la unidad en el aire-, Waclaw Król y Karol Pniak). Este último piloto fue uno de los pocos polacos que ya se había enfrentado a la aviación italiana en combate, consiguiendo varios derribos en noviembre de 1940 durante los irregulares ataques de la *Regia Aeronáutica* sobre Gran Bretaña. Mientras tanto, Król había volado en los cielos de Argelia y Túnez en junio de 1940 con el GC (Grupo de Caza francés) II/7.

La unidad (conocida oficialmente como la Unidad de Caza polaca -PFT-) llegó a África en marzo de 1943, siendo asignada al Ala 244 (mandada por el Wg Cdr Ian Gleed) y agregada al Sqn 145 (dirigido por el Sqn Ldr Lance Wade) por cuestiones logísticas. Los polacos se acostumbraron rápidamente a las altas temperaturas, a las difíciles condiciones de vida y a la actividad de vuelo comparable a la que experimentaron durante la Batalla de Inglaterra; los pilotos de la Fuerza Aérea del Desierto también disfrutaron de una estrecha camaradería, ya que los

Los pilotos de la *Escuadrilla de Skalski* (de izquierda a derecha) Król, Majchrzyk, Popek, Drecki, Martel y Arct. Esta fotografía se tomó después del combate del 20 de abril de 1943, cuando a los seis pilotos se les reconoció un derribo a cada uno. Król ya era as antes de llegar a África y añadió otros tres derribos a su total durante la campaña de Túnez. Popek, que había conseguido un derribo y dos compartidos con el Sqn 303 en Gran Bretaña, añadió otras dos victorias confirmadas a su registro durante su estancia en África. *(Arct)*



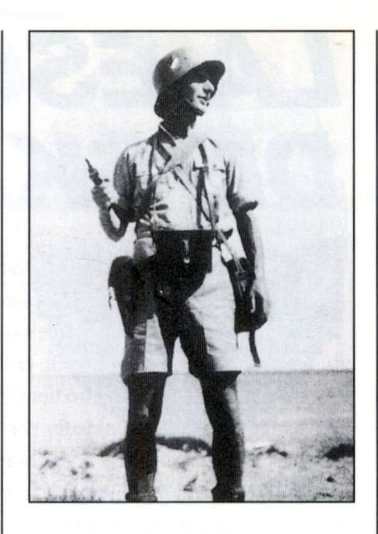
oficiales y los suboficiales vivían, comían y se divertían juntos. Inicialmente, la PFT fue equipada con los *Spitfire V*, que supusieron una cierta decepción para los pilotos que habían pilotado el inmensamente superior Mk IX en Gran Bretaña. Sin embargo, después de menos de dos semanas en el teatro de operaciones, se respondió a su solicitud de mejor equipamiento y algunos de los primeros *Spitfire IX* en África fueron dispuestos para esta escuadrilla. El piloto australiano W. M. Matheson, que se encontraba entonces con el Sqn 601, recuerda:

"Cuando me reuní con el Ala en Túnez, la escuadrilla polaca era la única equipada con los *Spitfire* Mk IX, el resto pilotaba los Mk V y, habitualmente, los polacos realizaban la cobertura superior para diversos escuadrones. Creo que se les conocía oficialmente como la 'Escuadrilla (Unidad) de Caza Polaca', pero ocasionalmente se les citaba como la *Escuadrilla de Skalski.*"

Pilotando sus nuevos aparatos, Skalski y Horbaczewski abrieron el registro el 28 de marzo de 1943 cuando cada uno de ellos derribó un Ju 88. Horbaczewski conseguiría 5 derribos en África (a añadir a su registro previo de 3 confirmados y 1 probablemente derribado), convirtiéndose de esta forma en el único *as polaco de África*. Conocido por asumir enormes riesgos para asegurar los derribos, Horbaczewski disfrutó de un típico resultado de intercambio el 6 de mayo cuando atacó a dos *Messerschmitt* en solitario mientras pilotaba el EN459/ZX-1.

Tras haber derribado rápidamente a uno de los cazas, fue alcanzado por el Bf 109 restante. Con su motor incendiado, Horbaczewski intentó saltar en paracaídas, pero su violenta maniobra apagó las llamas, por lo que decidió intentar alcanzar sus propias líneas. Sin embargo, en la base no se recibió ninguna noticia de su destino y sus compañeros estaban convencidos de que había sido derribado; en todo el Ala 244 se lamentó la pérdida de *Dziubek*, conocido por su excelente ánimo y por su sentido del humor. Después, para regocijo de todo el mundo, apareció en el comedor a la mañana siguiente, como si nada hubiera pasado. Horbaczewski había planeado hasta Gabes y aterrizado con pocos problemas, aunque los daños en su caza resultaron ser más graves de lo que él había creído, por lo que pasó la noche allí, incapaz de contactar con su unidad.

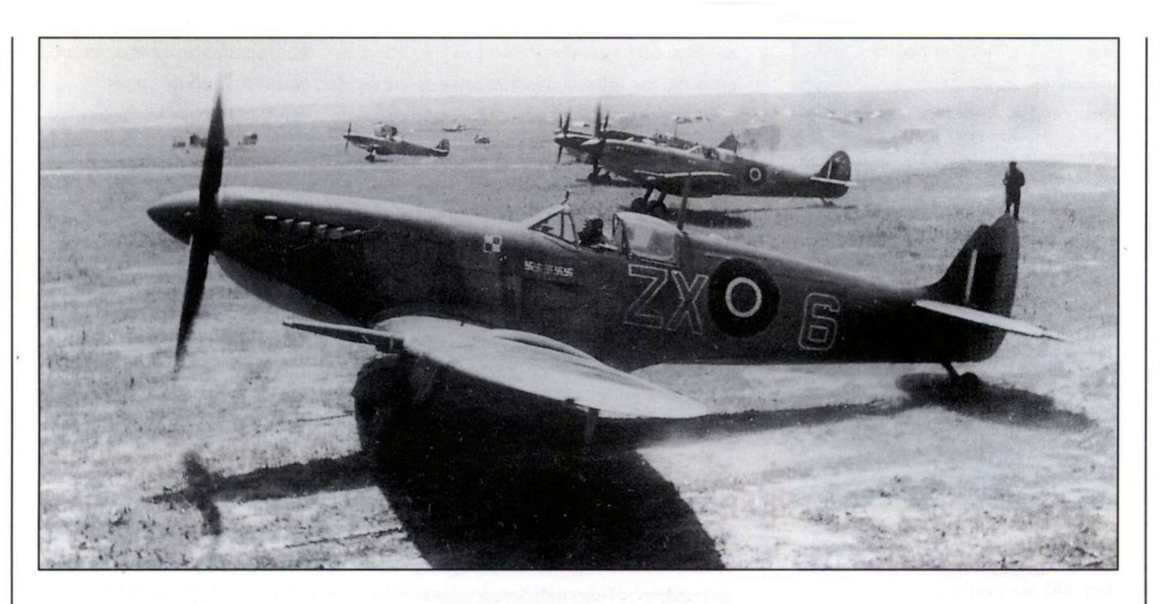
Durante la campaña tres pilotos polacos añadieron victorias suficientes a sus registros para convertirse en ases. Como se ha mencionado anteriormente, *Dziubek* Horbaczewski fue el primero en lograrlo, consiguiendo su quinto derribo el 2 de abril; fue seguido por el Sgt Popek y por el Sgt Sztramko. El quinto derribo de Popek merece ser comentado con detalle. El 28 de abril, el Flt Lt Król, el Flg Off Sporny, el Flt Sgt Popek y el Flt Sgt Sztramko estaban jugando al *bridge* (su pasatiempo favorito). La apuesta subió y al oír la de Król de cinco sin triunfos, Popek (su oponente) dobló la apuesta con una gran sonrisa. Sporny, el compañero de Król, perdió los nervios y volvió a doblarla, comentando: "Te voy a enseñar a no doblar a tus superiores". En aquel momento Król era perfectamente consciente de que habían perdido la partida, ya que él sólo tenía un as



Dziubek* Horbaczewski posa con los equipos capturados al *Afrika Korps* a finales de la campaña del Norte de África. *(Arct)



El Flg Off Bohdan Arct era artista de profesión y entre salida y salida aprovechaba cualquier oportunidad para conservar sus habilidades, incluso en el desierto de África. Sus pinturas de este teatro de operaciones componen una colorista crónica de la aventura africana de los pilotos polacos. *(Arct)*



La *Escuadrilla de Skalski* es captada por la cámara justo en el momento de despegar en una alarma. Tanto Horbaczewski como Popek utilizaron el EN315/ZX-6 para conseguir sus respectivos quintos derribos que les convertirían en ases; este *Spitfire* tenía realmente más victorias que cualquiera de sus pilotos de la PFT, al haber conseguido no menos de 6 derribos, 2 probables y 2 dañados mientras fue utilizado por 5 pilotos diferentes; con un registro así no es de extrañar que este *Spitfire* fuera pilotado por prácticamente todos los pilotos de la *Escuadrilla* y también por el Jefe de la *Escuadrilla A* del Sqn 145, el Flt Lt Hesketh. El siguiente *Spitfire* en la línea también muestra las esvásticas debajo de la cabina pero parece que no lleva códigos de ningún tipo. De hecho, se registraron 3 derribos con el EN261 antes de que este *Spitfire* recibiera el código ZX-10. *(Cynk)*

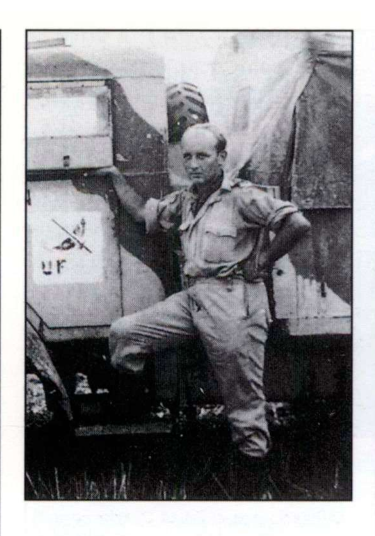
en la mano (casualmente, en aquel momento él era el único as *de caza* en la mesa, aunque Popek y Sztramko entrarían pronto en el *club*, y Sporny conseguiría su quinto derribo en junio de 1944). Como la apuesta había alcanzado proporciones considerables, resultó un respiro que Król recibiera la orden de despegar en una alarma.

Al oír la noticia de una operación, Popek se guardó las cartas en el bolsillo, lo cual no dejaba duda entre sus adversarios de que, con guerra o sin ella, no deseaba renunciar a aquella apuesta. Al poco tiempo se encontraban patrullando sobre Bizerta, donde la suerte de Popek se mantuvo. En lo que parecía que debía de haber sido para él un descanso de vuelo entre la apuesta y el juego, localizó un solitario Macchi, lo persiguió y lo derribó. Después de una hora volvieron a la base y terminaron la partida. Król y Sporny estaban tres por debajo, lo cual supuso otra victoria más para Popek.

En 40 días la unidad consiguió un total de 25 aviones enemigos confirmados como derribos, 3 probablemente derribados y 9 dañados, frente a la pérdida de un piloto (que fue hecho prisionero de guerra). Las últimas victorias de la PFT llegaron el 6 de mayo cuando Sztramko derribó un Bf 109 (convirtiéndose de esta forma en as) y Skalski dañó otro.

Una semana después, las tropas del Eje en el Norte de África se rindieron y la PFT se disolvió. Se había previsto que los pilotos volvieran a Gran Bretaña para transmitir sus experiencias a otros. Sin embargo, el CG de la Fuerza Aérea del Desierto quedó tan impresionado con la *Escuadrilla de Skalski* que se pidió a los polacos que se quedaran en el Mediterráneo en posiciones de mando con las unidades de la RAF. Al recibir esta oferta, Skalski mencionó que cinco de sus pilotos eran suboficiales, a lo cual el AVM Harry Broadhurst replicó sin dudar: "Podrían ser Flight Lieutenant (capitán) mañana mismo". El Cuartel General de la FAP declaró que los voluntarios eran libres de aceptar esa oferta y, finalmente, tres lo hicieron: Skalski, Horbaczewski y Drecki. Este último había volado en combate desde 1939, periodo durante el cual había derribado oficialmente tres aviones y dañado un cuarto, aunque algunas fuentes plantean que había conseguido más derribos.

Horbaczewski fue destinado al Sqn 43, mientras que Skalski y Drecki permanecieron con el Ala 244. A mediados de julio, Skalski asumió el mando



Skalski posa junto a un camión del Sqn 601 adecuadamente señalizado durante su periodo como jefe de la unidad. *(Drecki)*

del Sqn 601 *County of London* y lo que viene a continuación es una serie de citas de sus pilotos describiendo su capacidad como mando de cazas:

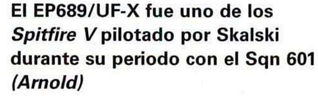
"Nos trasladamos a Malta a comienzos de junio y cubrimos los desembarcos de Sicilia en julio. El S/L Taylor fue derribado y murió la mañana de la invasión, el 10 de julio de 1943, convirtiéndose el S/L Skalski en el CO unos cuantos días más tarde. Estuvo con nosotros unos dos meses hasta que fue relevado por el Major Osler - un sudafricano - en Foggia, Italia. Llegué a conocer bien al S/L Skalski, ya que estuvo con nosotros durante algún tiempo y volé como su punto en unas cuantas ocasiones. Todo el mundo respetaba al S/L Skalski. Yo le consideraba como el mejor jefe de escuadrón con el que había volado. Creo que muchos otros que tuvieron la suerte de volar con él estarán de acuerdo conmigo. Recuerdo una pequeña anécdota que ilustra lo frío que era en el aire. Siempre era muy claro y preciso en sus instrucciones que, por supuesto, iban en inglés. En aquel momento teníamos a dos belgas con nosotros, uno de los cuales procedía del Congo. A veces se ponía muy nervioso y su inglés nunca era bueno. Después de darse una situación de este tipo, Skalski le comentó: 'Hagico, si-no-hablas-despacio-y-claro-no-puedo-entenderte'. Hubo un silencio abrumador durante un rato." (W. M. Matheson.)

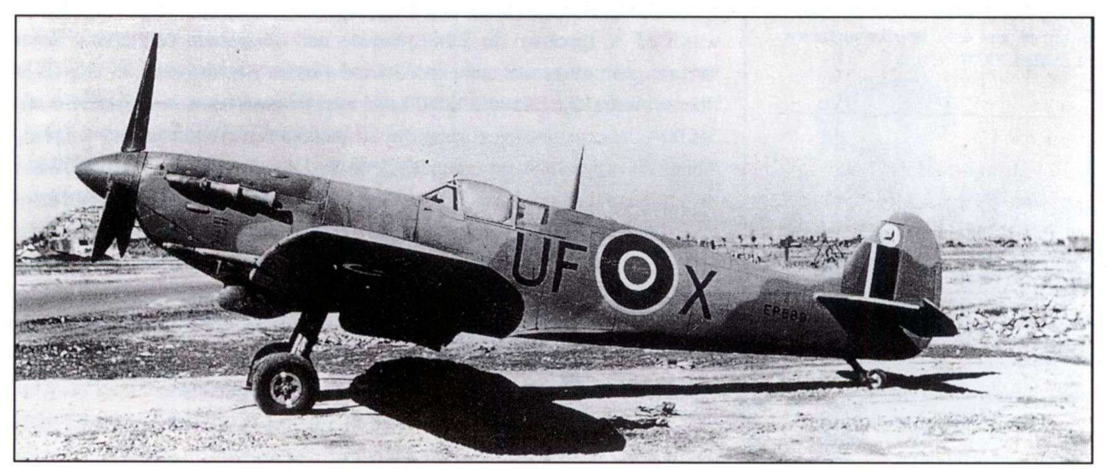
"Al Sqn Ldr Skalski se le conocía por dejar a sus pilotos oportunidades para conseguir derribos si surgía la oportunidad, en lugar de quedarse la gloria para sí. Un jefe bueno y respetado." (W. J. Malone.)

"El S/Ldr Stanislaw Skalski era el OC del 601 cuando yo llegué y dejó el escuadrón probablemente a finales de octubre de 1943. Era un jefe excelente, con el que resultaba fácil volar, ya que nunca hacía maniobras inesperadas y siempre mantenía a su escuadrilla bien informada. Era una persona tranquila, muy respetada por nosotros, los pilotos del Escuadrón." (El neozelandés Tom Ross.)

Mientras tanto, el Flg Off Drecki dejó el Ala 244 en agosto de 1943 para convertirse en jefe de escuadrilla en el Sqn 152. Uno de sus pilotos compañeros en aquella unidad fue Ron Bell, que describe al polaco en la siguiente cita:

"Mike era un buen hombre. Siempre sonriendo, siempre bromeando. ¡Tenía más victorias de las que había reclamado!... Ingram (OC del Sqn 152) le había traído porque necesitábamos a alguien con más experiencia táctica. Siempre se estaba riendo, todo era broma para él. Nos contaba cosas sobre su familia en la Polonia ocupada. Nunca daba órdenes, tan sólo te pedía que hicieras algo."





El EP689/UF-X fue uno de los *Spitfire V* pilotado por Skalski durante su periodo con el Sqn 601 *(Arnold)*



El MA289/UM-T fue el *Spitfire V* utilizado por el Flt Lt Drecki para conseguir su último derribo el 11 de septiembre de 1943. *(Drecki)*

El 11 de septiembre de 1943 Drecki derribó un Bf 109. La unidad no había conseguido ninguna victoria durante un cierto tiempo y el derribo fue algo así como un cambio. Desgraciadamente, murió dos días más tarde en un accidente durante un despegue, cuando un neumático se incendió después de que el extremo de un ala de su *Spitfire* hubiera golpeado a otro avión que estaba estacionado demasiado cerca de la pista de despegue.

El Flt Lt Horbaczewski fue destinado al Sqn 43 el 6 de julio de 1943, también como jefe de escuadrilla. Uno de sus pilotos, J. Norby King, le recordaba más tarde en su libro *Green Kiwi Versus German Eagle* (*El kiwi verde contra el águila alemana*):

"Es delgado, moreno y rápido. Tiene distinciones polacas, así como una DFC de su intensa experiencia con una unidad polaca en la Fuerza Aérea del Desierto. Horbaczewski es un poco dicharachero, así que le llamamos *Horby.*"

El compañero Kiwi Jack Torrance (que más tarde formaría, instruiría y mandaría el Sqn 351 *yugoslavo*) explicaba:

"*Horby*, como le llamábamos, inyectó inmediatamente un nuevo espíritu de agresividad y confianza, en primer lugar en la *Escuadrilla A* y, rápidamente, en todo el escuadrón. En varias ocasiones les pidió a pilotos novatos que remataran aviones enemigos que él ya había dañado."

Este último aspecto queda reflejado en la entrada de la Orden de Combate del Sqn 43 del 27 de julio de 1943, a las 12:45 horas:

"3 *Spitfire* atacaron un Me 109 a 1.000 pies que acababa de despegar. Se pudo ver cómo se estrellaba el avión enemigo a kilómetro y medio al sur del aeródromo envuelto en llamas, siendo reclamado como derribado. El F/LT E. Horbaczewski, el primer piloto que atacó, renuncia a su reclamación de compartir. ME 109 compartido por el P/O W. H. Reid (Canadá) y F/SGT T. E. Johnson."

El 9 de agosto, Horbaczewski fue nombrado OC del Sqn 43 y la Orden de Combate de la unidad señaló:

"Todos nos sentimos afortunados de tener al S/Ldr Horbaczewski como nuestro siguiente Commanding Officer, ya que todos le hemos conocido como jefe de escuadrilla y tenemos en gran estima sus cualidades."

J. Norby King nuevamente:

"Horby nos enseñó las secciones *Cuatro Dedos,* de forma que el escuadrón de 12 pudiera maniobrar fácilmente, vigilando las colas los unos de los otros mientras mirábamos hacia el jefe."

Y Jack Torrance:



El Wg Cdr Skalski y el Sqn Ldr Horbaczewski (que muestra con orgullo su segunda DFC) aparecen de vuelta a Gran Bretaña poco después de regresar del Mediterráneo. Destacan los distintivos de la PFT en forma de cruz en sus bolsillos, por encima de los cuales Skalski lleva también un distintivo del Sqn 601. *(Bargielowski)*

"Recuerdo una ocasión en la que un *Hurricane* se estrelló y ardió en llamas en la pista. Mientras la mayoría de nosotros nos preocupamos de mantenernos alejados de la munición que explotaba, *Horby* todavía intentaba llegar al piloto, que estaba colgado de sus correas inconsciente o muerto, para sacarlo."

El 4 de septiembre, mientras la unidad operaba desde Cassala, Horbaczewski derribó un Bf 109, seguido más tarde aquel mismo mes por dos derribos mientras volaba desde Falcone (en las dos ocasiones utilizó el *Spitfire VIII* JF571/FT-13 (sus únicos vuelos con este aparato). Dañó un Fw 190 el día 15, seguido 24 horas después por dos cazas Focke-Wulf derribados.

Horbaczewski también disfrutó combatiendo a los alemanes de formas menos evidentes. El 1 de octubre de 1943 se extendió la noticia por todo el escuadrón de que Nápoles había caído. Como la unidad había terminado recientemente con las reservas de vino y el único equipo de radio capaz de recibir la BBC había quedado inservible, el OC (acompañado del Oficial de Inteligencia) cogió un vehículo todoterreno para recabar esa información esencial. Una vez en las calles de la ciudad aparentemente liberada fueron detenidos por una multitud de italianos. Una conversación en una mezcla de inglés, italiano y polaco les indicó que la noticia de la liberación era algo exagerada y que, de hecho, un carro de combate alemán *Tiger* todavía tenía el control completo del barrio. Apenas disuadido por este cambio de acontecimientos, *Horby* se las arregló para localizar unos pocos Shermans de la 7ª División Acorazada y, con su ayuda, así como con la de los habitantes locales, dio cuenta del *Tiger*. Al llegar a la unidad con el asiento de atrás del todoterreno repleto de la *compra*, Horbaczewski comentó que sería mejor verificar las próximas noticias sobre los avances aliados.

A mediados de octubre la unidad tenía su base en Capodichino. La entrada 541 del Informe del Sqn 43 del día 13 señalaba:

"A las 10:00 horas hemos oído que el S/Ldr E. Horbaczewski ha sido trasladado; todo el Escuadrón está aturdido. En el corto espacio de tiempo que ha estado con el Escuadrón se ha hecho querer por todos, siendo muy respetado por todo el mundo; su energía, real y tranquila pero firmemente infundida en el Escuadrón, hizo de él el jefe de escuadrón ideal. En el comedor de oficiales se ha celebrado una fiesta de despedida pero no ha sido tan animada como de costumbre, ya que todos sentíamos la sombra de la marcha de *Horby*. Al día siguiente, el S/Ldr Horbaczewski salió a las 08:00 horas, llevándose consigo los buenos deseos de todos los miembros del Escuadrón."

LOS ÚLTIMOS *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO

El Mk VII se utilizó algunas veces como escolta de los bombarderos. El 11 de agosto, el Sqn 131 realizó su operación de alcance más largo con este modelo cuando escoltó a los *Lancaster*, que lanzaron un ataque de día contra los *corrales* de submarinos en La Pallice. El trayecto total de ida y vuelta de 1.110 kilómetros duró 3 horas y 50 minutos. Eso era casi el radio máximo de acción del Mk VII, lo que suponía que había poco combustible disponible para entrar en combate si los cazas enemigos atacaban a los bombarderos. Los escoltas a alto nivel volaron con la palanca de gases hacia atrás, manteniéndose por encima de sus protegidos y esperando que con su presencia disuadieran a los cazas enemigos de intervenir. Afortunadamente para los pilotos de los Mk VII, la estratagema funcionó aquella vez.

El Mk VII dejó de prestar servicio en enero de 1945 sin haber tenido la posibilidad de demostrar su capacidad como interceptador a gran altitud.

El *Spitfire* Mk VIII en servicio en el Mediterráneo

La entrada en servicio del Mk IX redujo la urgencia de poner en marcha la fabricación masiva del esforzado modelo Mk VIII/Merlin 61. El primer Mk VIII salió de la cadena de producción de Supermarine en noviembre de 1942, pero llegó junio de 1943 antes de que la producción superara los 50 al mes. El Mk VIII tenía la misma capacidad interna de combustible que el Mk VII (558 litros) y se decidió que toda la producción se enviara a las unidades de los teatros de operaciones del Mediterráneo y de Extremo Oriente. La necesidad de embarcar los aviones hasta aquellos lugares tan lejanos retrasó aún más su entrada en servicio, y la primera unidad que los recibió fue el Sqn 145 en Malta, resultando operacionales sólo a partir de junio de 1943.

Además de los envíos de Mk VIII a las unidades de la RAF en Italia, la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. recibió un total de 55 unidades, que fueron utilizadas junto con los Mk V por el Escuadrón de Caza 308 del Grupo de Caza 31; el resto de los escuadrones de este Grupo mantuvieron sus Mk IX y Mk V.

Una línea de *Spitfire* Mk IX del Escuadrón de Caza 309, Grupo de Caza 31, que formaba parte de la 12ª Fuerza Aérea de EE. UU. en Castel Volturno, cerca de Casino en Italia, en marzo de 1944. En el fondo se encuentran los P-518 que acababan de llegar para sustituirlos. Destaca que en esta unidad era práctica habitual la duplicación de la letra de identificación de cada aparato en el fuselaje. *(Ethell)*



En la primavera de 1944 la función de las unidades de *Spitfire* aliadas en el teatro de operaciones del Mediterráneo, equipadas con los Mk VIII y los Mk IX, pasó gradualmente de la superioridad aérea a la de cazabombarderos.



Un *Spitfire* Mk IX del Sqn 242 rodando por la pista en Calenzana, Córcega, después de regresar de una salida a la zona de invasión en el sur de Francia en agosto de 1944. *(Aeroplane)*

SICILIA E ITALIA

A comienzos de julio de 1943 los preparativos aliados para la invasión de Sicilia estaban prácticamente finalizados. Aunque varias unidades se habían reequipado previamente aquel año con los Mk VIII y IX más potentes, el Mk V todavía seguía siendo el modelo de *Spitfire* más numeroso que operaba en el teatro de operaciones. Por ejemplo, en Malta, tres de los cinco escuadrones de caza de *Spitfire* (nº 185, 229 y 1435) utilizaban este modelo más antiguo, mientras que en el Noroeste de África diez escuadrones (nº 43, 72, 92, 152, 232, 243, 242, 417, 601 y 1 de la SAAF Fuerza Aérea de Sudáfrica) de los quince utilizaban los Mk V. Además, los Grupos de Caza 31 y 52 de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU., cada uno de ellos equivalente a un ala de la RAF, utilizaban una combinación de Mk V y Mk IX. También había tres escuadrones de Mk V dedicados al apoyo de la invasión que operaban en funciones de reconocimiento táctico y dos más operando como cazabombarderos.

El 10 de julio, las tropas aliadas realizaron el asalto de las costas en Sicilia y establecieron cabezas de desembarco. El primer día se capturó el campo de aviación de Pachino, en el extremo de la punta sur de la isla. Las fuerzas del Eje en desbandada habían arado la zona de aterrizaje para impedir su utilización, pero las fuerzas del Real Cuerpo de Ingenieros nivelaron rápidamente la superficie y un comando de mantenimiento de la RAF realizó los preparativos para recibir a la aviación. Tres días más tarde, el Ala 244 con sus cinco escuadrones de *Spitfire* (incluidos los nº 92, 417, 601 y 1 de la SAAF con Mk V) se trasladaron al campo de aviación, comenzando las operaciones.

El 15 de agosto, tras muchos combates intensos, la totalidad de Sicilia estaba en manos aliadas. El 8 de septiembre Italia se rindió y, al día siguiente, las fuerzas aliadas desembarcaron en Salerno, al sur de Nápoles. Fue el comienzo de un largo y lento avance hacia al Norte, subiendo por la bota del país, y durante los meses posteriores algunos escuadrones intercambiaron sus Mk V por versiones posteriores del *Spitfire*. En la primavera de 1944 quedaban pocos Mk V en servicio en el frente.

El Lt Col R. Rogers (de pie), jefe del Sqn 40, Fuerza Aérea de Sudáfrica, con su *Spitfire* Mk IX PT672, característicamente señalizado, en un campo de aviación en Italia. *(Bruce Robertson)*





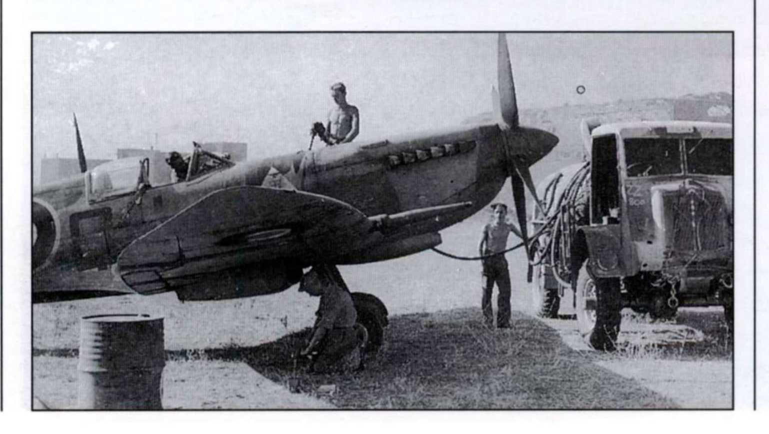
El Flg Off Otto Smik del Sqn 222 con su Mk IX en 1943. Murió en combate en noviembre de 1944 cuando su registro era de 8 aviones enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 2 probablemente derribados y 3 dañados, además de 3 V1 derribados a mediados del verano de 1944. *(Van der Meer)*



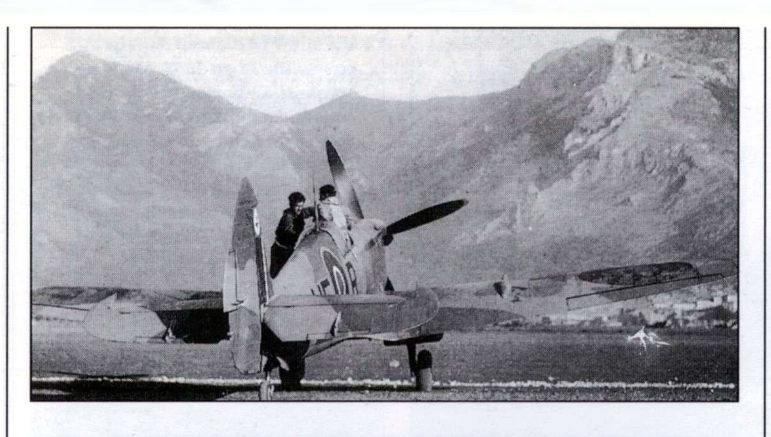
El Flt Lt James *Eddie* Edwards procedía de Saskatchewan, Canadá, y en el momento en el que se tomó esta fotografía en 1944 ya llevaba dos años en combate con los Kittyhawks, en el Norte de África. Pilotó los *Spitfire* Mk VIII con el Sqn 417 *Ciudad de Windsor*, RCAF, en Italia a finales de 1943, antes de ser enviado al Sqn 92 como jefe de escuadrilla. El registro final de Edwards fue de 15 aviones derribados, 3 compartidos, 8 probablemente derribados, 1 probablemente derribado compartido, 13 dañados, 9 destruidos sobre el terreno y 5 dañados sobre el terreno.



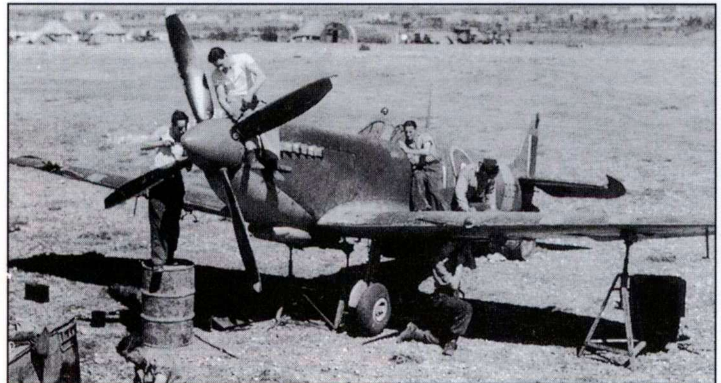
Los *Spitfire VIII* tenían un dispositivo para la adaptación de extremos de las alas en punta para operaciones a gran altitud o bien para extremos de alas normales. Este aparato del Sqn 417, con base en Lentini en Italia en el verano de 1943, operaba con extremos en punta. *(Archivos Públicos de Canadá)*



El personal de tierra reabastece un Mk VIII del Sqn 92 con los extremos de las alas en punta en Grottaglie, cerca de Taranto, en el sur de Italia, en septiembre de 1942. Destaca el emblema triangular del escuadrón delante de la cabina que estaba pintado en ambos lados del fuselaje. *(Aeroplane)*



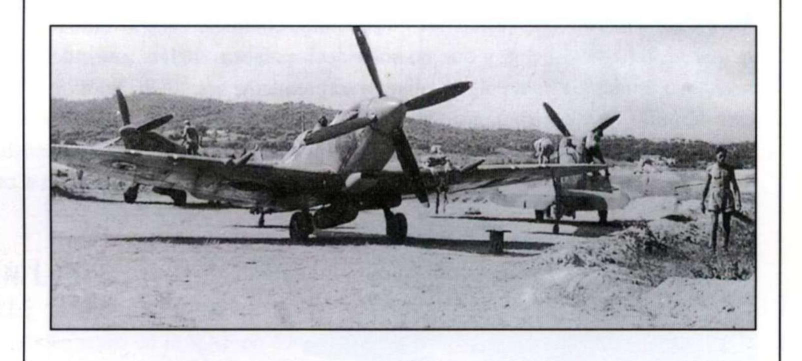
Un *Spitfire* Mk VIII del Sqn 601 fotografiado en un campo de aviación en Italia en la primavera de 1944. El emblema de la *espada de vuelo* de la unidad estaba pintado sobre un círculo blanco en la parte superior del timón. *(Bruce Robertson)*



Este *Spitfire* Mk VIII del Sqn 253 tiene las alas recortadas, una adaptación que rara vez se podía observar en los Mk VIII a pesar de que era algo habitual en otros modelos del caza de Supermarine. En este caso, se le puede ver recibiendo el mantenimiento básico de campaña en Prkos, Yugoslavia, a comienzos de 1945. *(Bruce Robertson)*

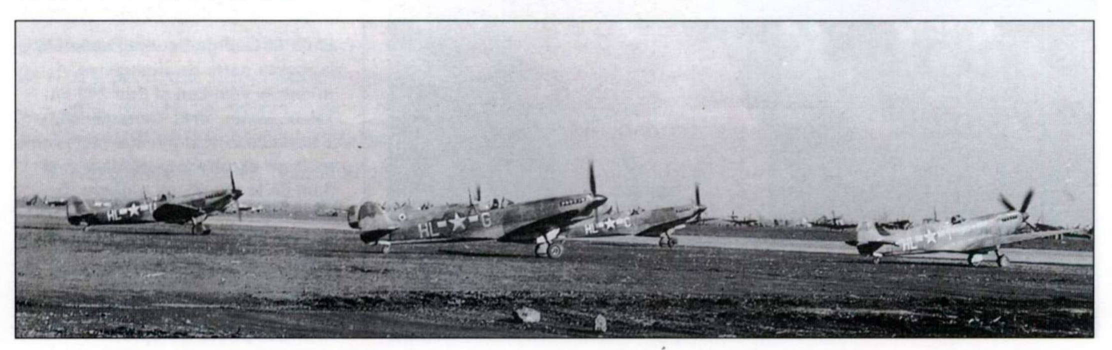
Se puede ver un *Spitfire VIII* del Sqn 417 en una zona mojada en Venafro, en Italia, en abril de 1944. Este avión había prestado sus servicios anteriormente en el Escuadrón de Caza 308 del Grupo de Caza 31 de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU., y cuando éste se reequipó con los P-51B, el *Spitfire* fue devuelto a la RAF. *(Archivos Públicos de Canadá)*

Arriba y a la derecha se pueden ver los Mk VIII del Sqn 43 en una zona de aterrizaje avanzada en el sur de Francia, probablemente en Ramatuelle, cerca de St. Tropez (en agosto de 1944). Los tres aviones, que están siendo preparados para una misión, van armados con una bomba de 228 kg cada uno. *(Bruce Robertson* y *Aeroplane)*



Estos Mk VIII del Escuadrón de Caza 308, Grupo de Caza 31, 12ª Fuerza Aérea de EE. UU., están a punto de despegar de Castel Volturno, Italia, a comienzos de 1944. *(Ethell)*

Se pueden ver los Mk VC del Sqn 451, RAAF, en El Daba, Egipto, durante la última parte de 1943.



LOS ASES DEL *SPITFIRE* EN EL MEDITERRÁNEO

Este capítulo presenta la biografía de nueve de los mejores ases que pilotaron el *Spitfire V,* relacionados de acuerdo con el número de aviones enemigos reconocidos como derribados mientras pilotaron este modelo. La graduación del título fue la más alta que alcanzó cada piloto durante la II Guerra Mundial.

El Flt Lt George Beurling

Nacido en Montreal, Canadá, en 1921, George Beurling llegó al Reino Unido y entró en la RAF en septiembre de 1940. Después de finalizar su instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 41, equipado con el *Spitfire V,* en la primavera de 1942. Mientras estuvo con esta unidad reclamó sus dos primeras victorias (2 Fw 190) cerca de la costa francesa en mayo.

Al mes siguiente voló hasta Malta como parte de la *Operación Salient* y, a su llegada, Beurling fue destinado al Sqn 249 de Takali. Rápidamente se concentró en la mejora de su preparación como combatiente aéreo (especialmente en el campo del tiro de deriva), mejorando así considerablemente sus posibilidades de supervivencia en los mortales cielos de la fortificada isla. Beurling resultó ser un personaje complejo e inconformista que ni fumaba ni bebía y que no solía decir palabras malsonantes; de hecho, su primer taco para algo o alguien sorprendente era: "¡Chalado!" y este término, por consiguiente, se convirtió en su apodo *(Screwball).* En julio de 1942 las fuerzas aéreas del Eje lanzaron una serie de ataques



El Flt Lt George Beurling acumuló la mayor parte de su registro mientras voló con el Sqn 249 en Takali, Malta, 1942. Canadiense, *Screwball* Beurling fue el piloto con mejores resultados del Mk V y, al final de la guerra, su registro de victorias fue de 31 derribos, 1 derribo compartido y 9 dañados; todos excepto dos de sus reclamaciones de aviones derribados fueron logrados mientras pilotó los *Spitfire V.*

sin reservas contra la isla, y en las desesperadas acciones que se produjeron Beurling se encontró en su elemento. Aquel mes se le reconocieron 15 aviones enemigos derribados (todos cazas alemanes o italianos) y 6 dañados, un nivel de resultados muy alto. Al mes siguiente fue ascendido a oficial como *Pilot Officer* (Alférez). En octubre se produjo la reanudación de las incursiones aéreas del Eje a gran escala y en una feroz acción en concreto el día 14, a Beurling se le reconocieron los derribos de un Ju 88 y de dos Bf 109 antes de resultar herido en el talón por un trozo de metralla de cañón, obligándole a saltar en paracaídas de su avión (BR173/D) al mar, del que pronto fue rescatado. Tras la concesión de la DSO fue sacado en avión de la isla posteriormente aquel mismo mes y regresó al Reino Unido para su tratamiento y rehabilitación.

A continuación, Beurling fue trasladado a la RCAF, volviendo a las operaciones en el otoño de 1943, pilotando los Mk IX, en primer lugar con el Sqn 403 y, a continuación, con el Sqn 412; durante este periodo añadió 2 derribos de Fw 190 a su registro. A pesar de su indudable talento como combatiente aéreo, su rechazo a aceptar la superioridad del mando le creó muchos enemigos entre sus superiores y hay pocas dudas de que, durante este periodo, sólo su distinguido registro de combate le salvó de un consejo de guerra. En abril de 1944 volvió a Canadá y, tras algunos problemas disciplinarios más, se le permitió renunciar a su nombramiento y retirarse del servicio en octubre de aquel mismo año.

Fuera de la fuerza aérea, Beurling no demostró ser mejor al enfrentarse con las exigencias de la vida civil, y durante los tres años siguientes vagó de trabajo en trabajo. A continuación, en la primavera de 1948, aceptó una oferta para volar con el embrión de la fuerza aérea formada por el nuevo estado de Israel. Su primera misión fue la de llevar un avión de transporte ligero Norduyn Norseman hasta dicho país, pero, el 20 de mayo, después de despegar de Roma el avión que pilotaba explotó y se estrelló, muriendo tanto él como su copiloto; se sospechó de un sabotaje pero nunca se llegó a probar.

Al final de la guerra, el registro de victorias de Beurling estaba en 31 derribos, 1 derribo compartido y 9 dañados, todos excepto 2 fueron conseguidos volando con el *Spitfire V.* Esto le convirtió en el mejor piloto con este modelo.

Sqn Ldr Neville Duke

Nacido en Tunbridge, Kent, Neville Duke entró en la RAF en 1940 y, en abril del año siguiente, pasó a formar parte del Sqn 92 en Biggin Hill; poco después, este escuadrón se reequipó con el *Spitfire V.* A finales del mes de agosto su registro era de 2 aviones enemigos derribados y 2 dañados (todos Bf 109F), por lo que se le consideró rápidamente como un novato con talento y, en ocasiones, fue seleccionado para volar como punto del jefe del Ala de Biggin Hill, el Wg Cdr *Sailor* Malan.

En noviembre de 1941, Duke fue destinado al Sqn 112 en el Norte de África, pilotando en primer lugar el Tomahawk y luego el Kittyhawk. Durante los siguientes meses elevó rápidamente su registro, y a finales de febrero de 1942 se encontraba en 8 derribos, 3 probablemente derribos y 4 dañados. Desde entonces hasta noviembre, Duke prestó sus servicios como instructor en la Academia de cazas de El Ballal, en Egipto,

El Flt Lt Neville Duke pilotó los *Spitfire* V con el Sqn 92 poco después de que este modelo entrara en servicio; a continuación se fue a Oriente Próximo donde aumentó su registro pilotando los Tomahawks y los Kittyhawks. En noviembre de 1942 volvió al Sqn 92, que todavía utilizaba los *Spitfire V*, pero entonces con base en Túnez. Duke siguió registrando victorias y cuando finalizó su periodo de servicio en junio había añadido otros 14 derribos a su total. Posteriormente asumió el mando del Sqn 145 con los *Spitfire VIII* y llegó a ser el piloto con mejores resultados del teatro de operaciones del Mediterráneo. Después de la guerra entró en Hawker Aircraft Ltd. como piloto de pruebas y realizó la mayor parte de las pruebas iniciales del caza a propulsión *Hunter* de la compañía.



antes de volver al Sqn 92 como jefe de escuadrilla. Esta unidad, que todavía utilizaba los *Spitfire V*, tenía su base entonces en Túnez, y Duke continuó subiendo su registro hasta el punto que, finalizado de su periodo de servicio en junio, había añadido 14 victorias a su total. Entonces fue ascendido a *Squadron Leader* (Comandante) y pasó su siguiente periodo en la unidad de instrucción de Abu Sueir, en Egipto, como Instructor Jefe de Vuelo.

En marzo de 1944 asumió el mando del Sqn 145, pilotando los *Spitfire VIII* en Italia y, en septiembre, Duke se convirtió en el piloto de caza de la RAF con mejores resultados en el teatro de operaciones del Mediterráneo.

Regresó al Reino Unido en octubre de 1944 y fue contratado en la Hawker Aircraft Ltd. como piloto de pruebas de la producción. Después de la guerra asistió a un curso en la Academia de Pilotos de Pruebas del Imperio para pasar a formar parte posteriormente de la Escuadrilla de Alta Velocidad de la RAF en junio de 1946. En 1948 dejó el servicio y volvió a Hawker para trabajar como piloto de pruebas y, en 1951, llegó a ser el Primer Piloto de Pruebas. Mientras estuvo en este puesto realizó gran parte de los primeros vuelos de pruebas del exitoso caza a reacción *Hunter* de la compañía.

Al final de la guerra, a Neville Duke se le habían reconocido 26 aviones enemigos derribados y 2 compartidos, 1 probablemente derribado y 6 dañados. De estos, 14 derribos y 3 dañados fueron logrados mientras pilotó los *Spitfire V*.

WG CDR COLIN FALKLAND GRAY

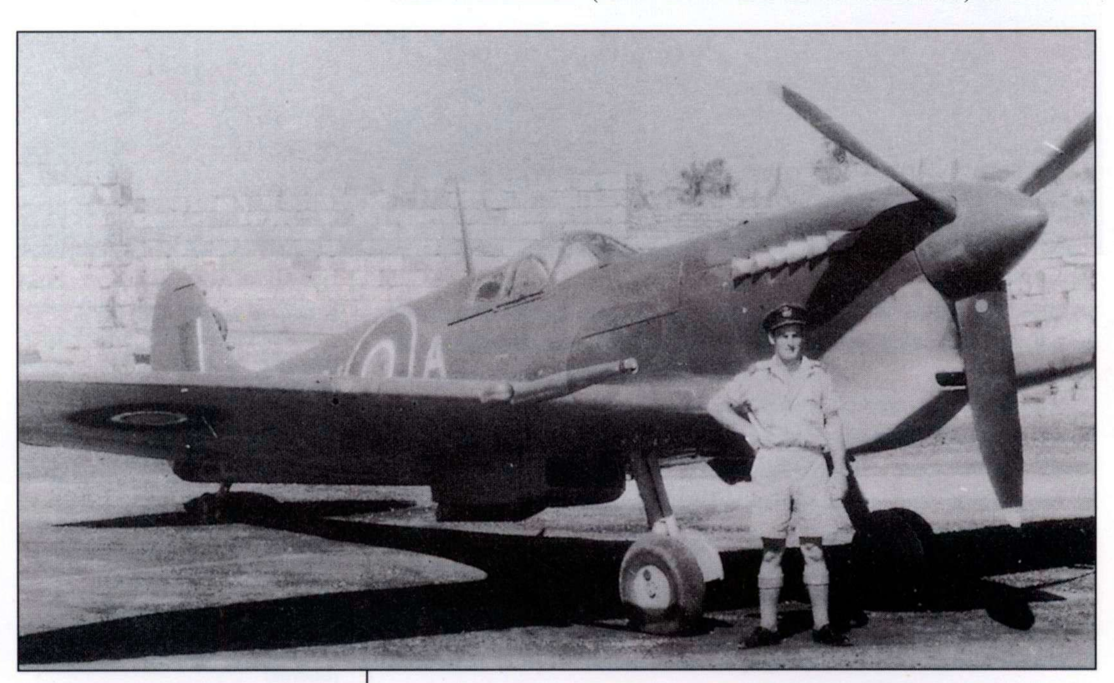
Nacido en Christchurch, Nueva Zelanda, Gray ingresó en la RAF en 1938. Después de finalizar la instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 54 en noviembre de 1939, pilotando los *Spitfire* Mk I. Entró por vez primera en acción durante las operaciones para cubrir la evacuación de Dunquerque y su primera victoria confirmada fue un Bf 109 derribado cerca de Gravelines el 25 de mayo de 1940. Durante los intensos combates aéreos de los meses siguientes entró a menudo en acción y, al final de la Batalla de Inglaterra, su registro de victorias había llegado a los 16 aviones enemigos derribados y 1 probablemente derribado. Durante 1941 pasó breves periodos de tiempo con los Sqns 1, 41, 43, 54, 403 y 616, añadiendo sólo dos victorias más a su total, antes de ser enviado a un destino de estado mayor como periodo de descanso. En septiembre de 1942 volvió a las operaciones volando con los Sqns 403 y 616, antes de asumir el mando del Sqn 64 con los *Spitfire* Mk IX. Gray fue destinado a continuación a Túnez y, después de un breve descanso como oficial de estado mayor en el CG del Grupo 333, asumió el mando del Sqn 81, reequipándose por aquel entonces con los *Spitfire* Mk IX. Con esta unidad añadió cinco victorias más a su registro y, en mayo de 1943, fue ascendido a *Wing Commander* (Comandante de ala). Mandó el Ala 322 en las acciones durante la invasión de Sicilia y las operaciones posteriores. En octubre de 1943 volvió a Inglaterra para finalizar otro periodo como oficial de estado mayor. En julio de 1944 mandó en primer lugar el Ala de Detling y, a continuación, el Ala de Lympne durante breves periodos de tiempo en las operaciones contra las bombas teledirigidas V1.

El Sqn Ldr Evan Mackie, neozelandés, mandó el Sqn 243 desde junio a noviembre de 1943, periodo durante el cual participó en la invasión de Sicilia y en las primeras fases de la campaña de Italia. Al final de la guerra, su registro de victorias fue de 20 derribos, 3 derribos compartidos, 2 probablemente derribados, 10 dañados y 1 dañado compartido. De este total logró 12 derribos, 3 derribos compartidos, 2 probablemente derribados, 7 dañados y 1 dañado compartido mientras pilotaba los *Spitfire V*. *(Franks)*

Al final de la guerra, en su registro de victorias constaban 27 aviones derribados (7 pilotando el *Spitfire* Mk IX) y 2 derribos compartidos, 6 probablemente derribados y 4 probablemente derribados compartidos, además de 12 dañados, lo cual le convertía en el mejor piloto de caza de Nueva Zelanda. Después de la guerra siguió en la RAF, llegando a alcanzar la graduación de *Group Captain* (Coronel).

Wg Cdr Evan Mackie

Nacido en Ortorohanga, Nueva Zelanda, en 1917, Evan *Rosie* Mackie entró en la RNZAF (Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda) en enero de



Evan Mackie con su Mk VC, JK715, retratado en Hal Far, Malta, en junio de 1943 cuando mandaba el Sqn 243. Mackie pilotó este avión de forma exclusiva entre finales de abril y mediados de septiembre cuando se le reconoció el derribo de 8 aviones enemigos, 1 probablemente derribado y 4 dañados compartidos. Esto convierte al JK715 en uno de los Mk V con más éxito, si no el que más, de los que entraron en combate. Destacan los tubos de escape del modelo Mk IX, no habituales, que añadían 11 km/h de velocidad al avión. *(Shores)*

1941. Después de finalizar la instrucción unos 12 meses más tarde fue enviado al Reino Unido y destinado al Sqn 485 *Nueva Zelanda* como *Pilot Officer* (Alférez) para comenzar su carrera pilotando el *Spitfire V*. Mientras estuvo con esta unidad abrió su registro con un Bf 109E medio compartido, además de concedérsele el derribo probable de un Fw 190. En marzo de 1943 llegó al Sqn 243 en Túnez y fue nombrado jefe de escuadrilla al mes siguiente. A partir de entonces su registro subió rápidamente y en el momento que asumió el mando de la unidad en junio, Mackie había añadido 6) derribos a sus éxitos europeos. Mandó esta unidad durante la invasión de Sicilia y la posterior campaña de Italia, derribando otros 6 aviones más. En noviembre se convirtió en OC del Sqn 92, que utilizaba los *Spitfire VIII*, pero a comienzos de 1944 regresó al Reino Unido y se actualizó con los *Tempest*. Mackie consiguió 6 derribos con el nuevo caza de *Hawker*, alcanzando la graduación de *Wing Commander* (Comandante de ala) y haciéndose cargo del Ala 122.

Al final de la guerra su registro total de victorias había subido hasta 20 derribos y 3 compartidos, 2 probablemente derribados, 10 dañados y 1 dañado compartido. De este total, logró 12 derribos y 3 derribos com-



partidos, 2 probablemente derribados y 7 dañados y 1 dañado compartido pilotando los *Spitfire V.* Evan Mackie murió en la década de los ochenta.

El Sqn Ldr Neville Duke fue el piloto con mejores resultados de la RAF en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Durante 1944 mandó el Sqn 145 con los *Spitfire VIII* y, al final de la guerra, su total de victorias era de 26 aviones enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 1 probablemente derribado, 6 dañados, 2 destruidos sobre el terreno y 1 probablemente destruido sobre el terreno compartido. Aquí se puede ver a Duke a comienzos de la guerra cuando pilotaba los *Spitfire* Mk V. *(Shores)*

GRP CAPT PETRUS HUGO

Nacido en Pampoenpoort, Sudáfrica, en 1917, Petrus *Dutch* Hugo llegó a la RAF a comienzos de 1939 y, después de finalizar su instrucción de vuelo, fue destinado al Sqn 615 equipado con el *Gladiator II.* Combatió con distinción con esta unidad (que entonces utilizaba los *Hurricane)* primeramente en Francia y después durante la Batalla de Inglaterra, consiguiendo 4 derribos confirmados y 2 sin confirmar. En 1941 este escuadrón se convirtió a los *Hurricane* IIC armados con cañones y Hugo participó en varios ataques contra el tráfico marítimo enemigo y contra blancos terrestres; el derribo compartido de un He 59 fue su único éxito durante este periodo.

En noviembre de 1941 asumió el mando del Sqn 41 equipado con el *Spitfire V* y en el siguiente mes de abril fue nombrado jefe del Ala Tangmere; sin embargo, su periodo en este destino fue corto, ya que a finales de mes fue derribado y herido por un Fw 190. En julio de 1942 asumió el mando del Ala *Hornchurch,* un destino que mantuvo unos pocos meses antes de ser ascendido aquel otoño a *Group Captain* (Capitán de grupos); había conseguido 3 derribos, 1 probable y 4 dañados mientras pilotó los *Spitfire* en el frente del Canal. A continuación, Hugo fue nombrado jefe del Ala 322 a finales de 1942, mandando la fuerza de *Spitfire* con gran éxito (se le reconocieron personalmente 8 derribos y 2 probables en poco más de cuatro semanas de combates) durante la invasión de África noroccidental. En marzo de 1943 se trasladó a un destino de estado mayor en el CG de la Fuerza Aérea Costera de África Noroccidental, pero en junio volvió al Ala 322 y, consiguientemente, la mandó hasta que fue disuelta en noviembre de 1944, añadiendo dos victorias más a su total. Durante el

resto de la guerra Hugo tuvo destinos de estado mayor y, finalmente, dejó la RAF en 1950.

Al final de la guerra su registro total de victorias fue de 17 derribos y 3 compartidos, 3 probablemente derribados y 7 dañados. De éstos, reclamó 12 derribos y 1 compartido, 3 probablemente derribados y 3 dañados mientras pilotó los *Spitfire V.* Petrus Hugo murió en 1986.

Flt Lt John Yarra

Nacido en Queensland, Australia, en 1921, Jack *Slim* Yarra entró en la RAF en octubre de 1940 y, después de finalizar la instrucción de vuelo en Canadá, fue destinado en octubre de 1941 al Sqn 232 como *Sergeant* (Sargento). Poco después se trasladó al Sqn 64, pero a comienzos de 1942, habiendo alcanzado la graduación de *Flight Sergeant* (Sargento Primero), Yarra fue destinado a Malta, volando hasta la isla como parte de la *Operación Picket II* el 21 de marzo. Inicialmente, fue colocado en el Sqn 249 pero después de unas cuantas salidas se trasladó al Sqn 185, donde pilotó los *Hurricane II* hasta que hubo *Spitfire* disponibles. Con esta unidad logró un importante registro de victorias y recibió el ascenso a oficial. El periodo de destino de Yarra en la isla finalizó a mediados de julio y volvió al Reino Unido donde, tras un periodo de permiso, fue destinado al Sqn 453 como jefe de escuadrilla. Murió en combate el 10 de diciembre de 1942 durante un ataque contra buques enemigos cerca de la costa holandesa.

En el momento de su muerte a Jack Yarra se le habían reconocido 12 aviones enemigos derribados, 2 probablemente derribados y 6 dañados. Todos ellos fueron logrados durante su estancia en Malta y todos, excepto 1 probablemente derribado, mientras pilotó los *Spitfire V.*

Flg Off Patrick Schade

Nacido en Malaya de padres británicos, Patrick *Paddy* Shade entró en la RAF en 1940 y fue destinado al Sqn 501, que utilizaba los *Hurricane*, como *Sergeant* (Sargento) a comienzos de 1941. En julio se trasladó al Sqn 54, que entonces utilizaba los *Spitfire* V, pero no consiguió lograr ninguna victoria durante su estancia en el frente del Canal. A comienzos de 1942 fue destinado a Malta, volando hasta la isla en marzo durante la *Operación Picket II* para pasar a formar parte del Sqn 126 como *Flight Sergeant* (Sargento Primero). Enfrentándose a innumerables adversarios, Schade aumentó su registro de victorias hasta el punto que cuando dejó la isla con su *periodo cumplido* en agosto era por entonces el mejor piloto de Malta. A su llegada al Reino Unido fue destinado a la O.T.U. 62, donde recibió su nombramiento como oficial poco después de su llegada a esta unidad de instrucción.

En 1943, Schade prestó sus servicios durante un tiempo en la Unidad de Desarrollo del Combate Aéreo antes de ser destinado al Sqn 91 con los *Spitfire XII* y posteriormente los *XIV.* A partir de junio de 1944 esta unidad participó en intensos combates durante el bombardeo de Londres de las V1, reconociéndosele a Schade el derribo de dos bombas teledirigidas. A finales de julio intentaba interceptar otra V1 en malas condiciones climatológicas cuando su *Spitfire XIV* chocó contra un *Tempest,* estrellándose y encontrando la muerte.



Petrus *Dutch* Hugo, sudafricano, fotografiado durante el periodo en que pilotó los *Hurricane* con el Sqn 615 durante la Batalla de Inglaterra. Posteriormente asumió el mando del Sqn 41 con los *Spitfire V*, a continuación el Ala de *Tangmere* y posteriormente todavía el Ala 322 en Argelia y Túnez. Fue uno de los pilotos con mejores resultados con el Mk V con 12 derribados, 1 derribo compartido, 3 probablemente derribados y 5 dañados. Al final de la guerra su registro total de victorias era de 17 derribos y 3 derribos compartidos, 3 probablemente derribados y 7 dañados.

En el momento de su fallecimiento a Patrick Schade se le había reconocido el derribo de 12 aviones enemigos, 2 probablemente derribados y 2 dañados, además de una pareja de V1 derribadas. Excepto estas dos últimas, todas sus victorias fueron logradas en Malta mientras pilotó los *Spitfire V.*

FLT LT RAYMOND HESSELYN

Nacido en Invercargill, Nueva Zelanda, en 1921, Raymond Hesselyn entró inicialmente en el Ejército Territorial antes de ser trasladado a la RNZAF en 1940. Después de finalizar la instrucción en Nueva Zelanda en 1941 pasó a formar parte del Sqn 234 como *Sergeant* (Sargento), pero no consiguió victorias aéreas. A comienzos de 1942 Hesselyn fue destinado a Malta y voló a la isla el 7 de marzo como parte de la *Operación Spotter*, el primer despliegue de este tipo de *Spitfire*. A su llegada fue destinado al Sqn 249 en Takali e, inmediatamente, comenzó a conformar su registro de victorias. A mediados de julio finalizó su periodo de servicio en la isla y regresó al Reino Unido habiendo derribado 12 aviones, con 1 como probable y otros 6 dañados.

Hesselyn pasó seis meses en funciones de segunda línea antes de ser destinado al Sqn 501 y, a continuación, al Escuadrón de Rescate Aeromarítimo 277; con esta última unidad dañó un Fw 190 sobre el Canal de la Mancha en un viejo *Spitfire* Mk II el 22 de junio de 1943. En septiembre de 1943 fue destinado al Sqn 222 como jefe de escuadrilla y al año siguiente añadió 6 derribos a su registro pilotando los Mk IX. Esta prometedora carrera durante la guerra tuvo un repentino final en octubre de 1943 cuando fue derribado por un Bf 109G y posteriormente hecho prisionero; había conseguido derribar al menos a uno de sus atacantes (reclamó tres después de la guerra) antes de ser obligado a lanzarse en paracaídas con las piernas heridas. A su regreso después del cautiverio aceptó un puesto permanente en la RAF y llegó a ser *Squadron Leader* (Comandante) en el Mando de Caza del Cuartel General.

En el momento de su captura el registro de victorias de Hesselyn era de 18 aviones enemigos derribados y 1 derribado compartido, 2 probablemente derribados y 7 dañados. De ese total, 12 derribados, 1 probablemente derribado y 6 dañados fueron logrados mientras pilotaba los *Spitfire V* en Malta. Murió en 1963.

GRP CAPT GEORGE GILROY

Nacido en Edimburgo, Escocia, en 1914, George *Sheep* Gilroy se dedicaba a la cría de ovejas antes de entrar en el Escuadrón Auxiliar 603 en 1938. En el momento en que esta unidad se movilizó en septiembre de 1939 había sido equipada con *Spitfire* y, durante el mes siguiente, Gilroy participó en algunos de los primeros enfrentamientos de cazas de la RAF en la guerra. Por ejemplo, el 16 de octubre de 1939 se le reconoció un He 111 derribado compartido sobre el Estuario del Forth al que siguieron dos victorias más en enero y marzo de 1940. Gilroy siguió volando con el Sqn 603 durante toda la Batalla de Inglaterra y en los meses posteriores a ella, conformando un registro considerable durante este periodo, 3 derribos, 7 compartidos y 4 dañados.

En julio de 1941 fue ascendido a *Squadron Leader* (Comandante) y nombrado jefe del Sqn 609. Durante este periodo en esta unidad derribó otros 4 cazas y dañó un quinto pilotando los *Spitfire* VB. En mayo de 1942 se trasladó a un destino de estado mayor, antes de alcanzar la graduación de *Wing Commander* (Comandante de ala) en noviembre y asumir el mando del Ala 324 en Túnez, que estaba equipada con el *Spitfire V*. Se mantuvo en ese puesto durante las invasiones de Sicilia e Italia, incrementando constantemente su registro; 7 derribados y 3 compartidos, 2 probables compartidos, 2 dañados y 2 dañados compartidos.

En noviembre de 1943 fue ascendido a Group Captain (Coronel) y destinado al mando de la RAF en Wittering. Aunque dejó la RAF al final de la guerra para reanudar su carrera como ganadero de ovejas, Gilroy volvió a formar parte posteriormente del Sqn 603 de la Fuerza Aérea Auxiliar como *Squadron Leader* (Comandante), siendo nombrado jefe de la unidad.

Su registro final fue de 14 aviones enemigos derribados y 10 derribados compartidos, 2 probablemente derribados compartidos, 5 dañados y 4 dañados compartidos. De este total, logró 11 derribados, 2 probablemente derribados compartidos, 5 dañados y 3 dañados compartidos mientras pilotó los *Spitfire V*.



El Sqn Ldr Neville Duke fue el piloto con mejores resultados de la RAF en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Durante 1944 mandó el Sqn 145 con los Spitfire VIII y, al final de la guerra, su total de victorias era de 26 aviones enemigos derribados, 2 derribos compartidos, 1 probablemente derribado, 6 dañados, 2 destruidos sobre el terreno y 1 probablemente destruido sobre el terreno compartido. Aquí se puede ver a Duke a comienzos de la guerra cuando pilotaba los Spitfire Mk V. (*vía Shores*)

APÉNDICES

Especificaciones técnicas

Spitfire VB W3134, probado en mayo de 1941

Modelo: caza monoplaza de altas prestaciones.
Armamento: dos cañones Hispano de 20 mm con 60 proyectiles por cañón, cuatro ametralladoras Browning de 7, 69 mm con 350 proyectiles por ametralladora.
Grupo propulsor: un motor Merlin 45 de Rolls-Royce certificado a 1.185 bhp al despegue. Potencia de combate o emergencia, máximo cinco minutos, 1.515 bhp a 11.000 pies a + 16 libras de presión de sobrealimentación.
Dimensiones: envergadura 11,22 m; longitud 9,11 m; superficie alar 22,4 m.
Peso: cargado, 2975,8 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 596,9 km/h a 20.000 pies; ascenso hasta 20.000 pies en 8 minutos 24 segundos; techo (estimado) 37.500 pies.
Notas: ésta fue la primera producción del *Spitfire* VB fabricada como tal, con todo el equipamiento operacional. Los valores de las actuaciones se han tomado sin calefacción en el carburador. Con la calefacción puesta la velocidad se reducía en unos 9,6 km/h.

Spitfire VA (tropicalizado) X4922, probado a comienzos de 1942

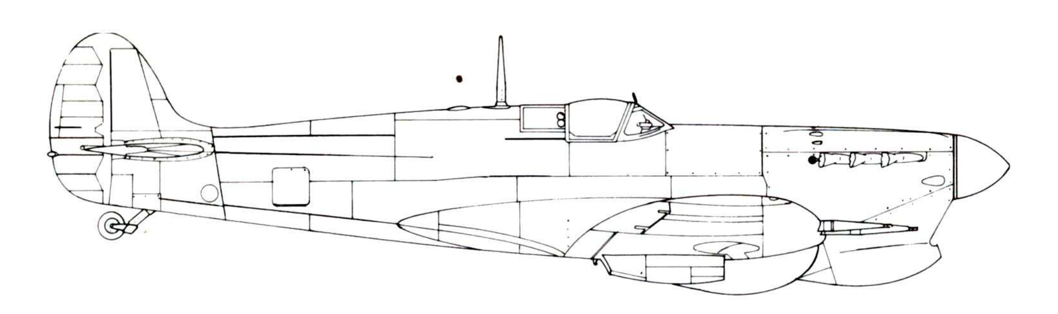
(Nota: sólo se ofrecen los datos que difieren de los del avión anterior)
Grupo propulsor: un motor Merlin 46 de Rolls-Royce certificado a 1.100 bhp efectivos al despegue. Potencia de combate o emergencia, máximo cinco minutos, 1.415 bhp efectivos a 14.000 pies a + 16 libras de presión de sobrealimentación.
Peso: cargado, 2.936,6 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 584 km/h a 20.800 pies; ascenso hasta 20.000 pies en 7 minutos 48 segundos; techo (estimado) 38.500 pies.
Notas: aparato adaptado con filtros de aire para el clima tropical bajo el morro. El armamento no se montó para estas pruebas, llevando en su lugar un lastre equivalente a ocho ametralladoras de 7,69 mm con las cañoneras selladas.

Spitfire LF VB W3228, probado a comienzos de 1943

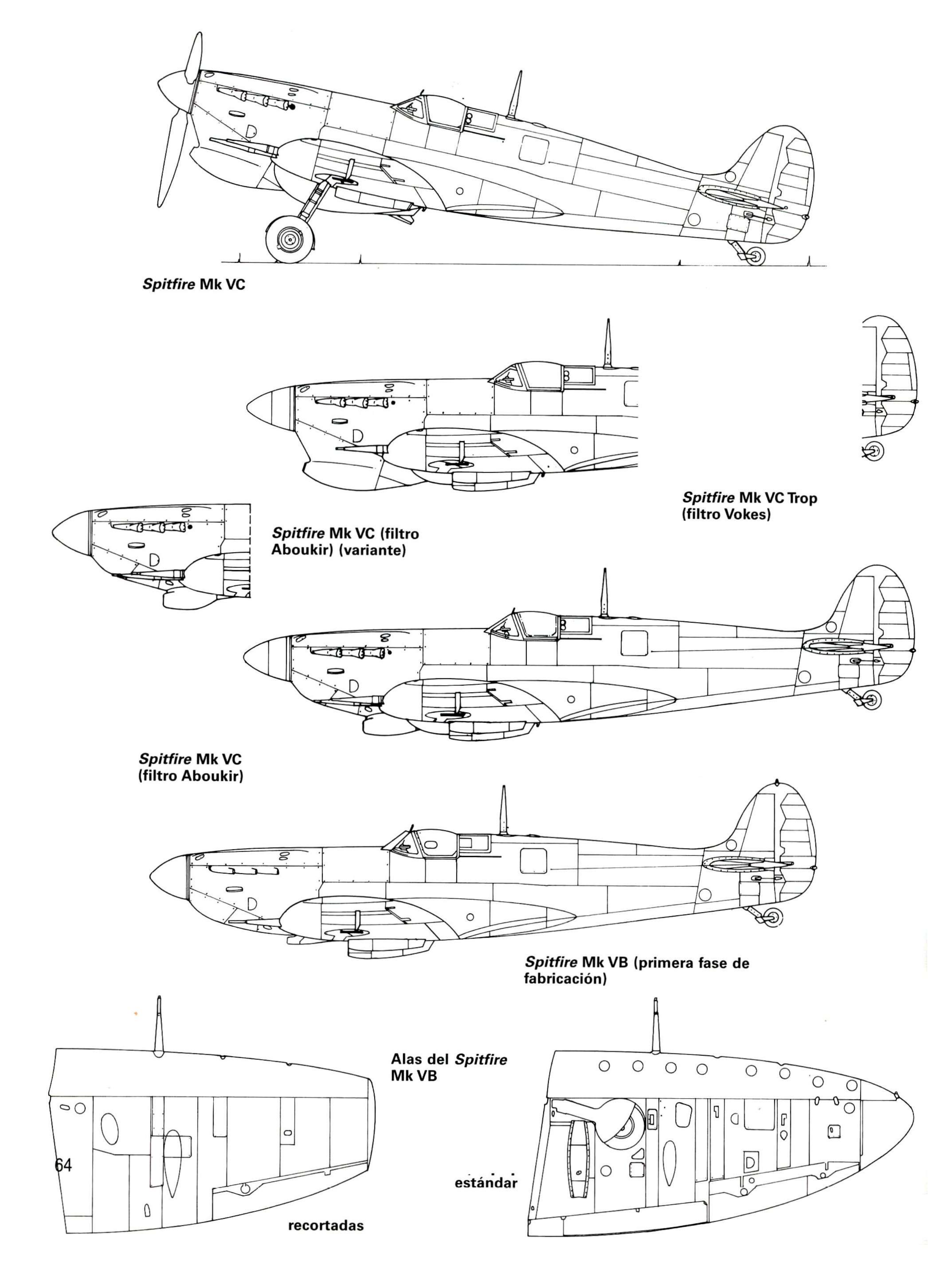
(Nota: sólo se ofrecen los datos que difieren de los del avión anterior)
Modelo: caza monoplaza de altas prestaciones a baja altitud.
Armamento: dos cañones Hispano de 20 mm con 60 proyectiles por cañón, cuatro ametralladoras Browning de 7, 69 mm con 350 proyectiles por ametralladora.
Grupo propulsor: un motor Merlin 50M de Rolls-Royce certificado a 1.230 bhp efectivos al despegue. Utilización de la potencia de combate o emergencia, máximo cinco minutos, a 1.585 bhp efectivos a 2.750 pies a + 18 libras de presión de sobrealimentación.
Peso: cargado, 2.941,2 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 593,9 km/h a 5.900 pies; ascenso hasta 8.000 pies en 1 minuto 45 segundos; techo (estimado) 35.700 pies.
Notas: este avión estaba equipado con alas estándar. En estado operacional la mayoría de los LF VB tuvieron las alas recortadas, lo cual añadía unos 8,04 km/h a su velocidad máxima por debajo de los 10.000 pies.

El *Spitfire* Mk VB frente al Fw 190A

En junio de 1942 la RAF capturó un Fw 190 en condiciones de vuelo, y durante las siguientes semanas la Unidad de Desarrollo del Combate Aéreo de Duxford desarrolló metódicas pruebas de vuelo comparativas de un aparato frente a otro con cada uno de los modelos de caza aliados disponibles, incluyendo el *Spitfire* VB. Desde que se habían encontrado con el Fw 190 por vez primera en acción unos diez meses antes los pilotos del Mando de Caza habían llegado a apreciar que se enfrentaban a un adversario formidable. Las pruebas revelaron cuán formidable era. A continuación se reproducen algunos extractos del informe oficial sobre las pruebas:
"Se comparó el Fw 190 con un *Spitfire* VB de un escuadrón operativo en términos de velocidad y maniobrabilidad total en alturas de hasta 25.000 pies. El Fw 190 es superior en velocidad a todas las altitudes y las diferencias aproximadas son las siguientes:
A 2.000 pies (610 m) el Fw 190 es 25-30 mph (40-48 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 3.000 pies (915 m) el Fw 190 es 30-35 mph (48-56 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 5.000 pies (1.525 m) el Fw 190 es 25 mph (40 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 9.000 pies (2.744 m) el Fw 190 es 25-30 mph (40-48 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 15.000 pies (4.573 m) el Fw 190 es 20 mph (32 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 18.000 pies (5.488 m) el Fw 190 es 20 mph (32 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
A 21.000 pies (6.400 m) el Fw 190 es 20-25 mph (32-40 km/h) más rápido que el *Spitfire* VB.
Ascenso: en ascenso el Fw 190 es superior al *Spitfire* VB en todas las alturas. Las mejores velocidades de ascenso son aproximadamente las mismas, pero el ángulo del Fw 190 es considerablemente más inclinado. En condiciones de ascensión continua máxima el ascenso del Fw 190 es de unos 450 pies/minuto más veloz hasta los 25.000 pies.
Vuelo en picado: los vuelos en picado comparativos entre los dos aviones han demostrado que el Fw 190 puede dejar atrás al *Spitfire* con facilidad, especialmente durante las fases iniciales.
Maniobrabilidad: la maniobrabilidad del Fw 190 es mejor que la del *Spitfire* VB, excepto en los radios de giro, cuando el *Spitfire* puede superarlo fácilmente en el viraje. El Fw 190 tiene mejor aceleración en todas las condiciones de vuelo y esto, evidentemente, tiene que ser muy útil durante el combate. Cuando el Fw 190 se encontraba en un viraje y era atacado por el *Spitfire*, su superior capacidad de balanceo le permitía cambiar a un viraje en picado en la dirección contraria. El piloto del *Spitfire* encontraba muchas dificultades para seguir esta maniobra y, estando incluso preparado para ello, rara vez podía lograr cambiar el viraje. Un picado con esta maniobra permitía al Fw 190 alejarse del *Spitfire*, que entonces se veía obligado a detener el ataque.
Las pruebas anteriores han demostrado que los *Spitfire* VB deben volar a gran velocidad de crucero cuando se encuentren en zonas en las que pueda haber cazas enemigos. Además de reducir las posibilidades de ser asaltados de forma efectiva, tendrán más opciones de alcanzar a los Fw 190, especialmente si disponen de la ventaja de la sorpresa.



Todos los dibujos de esta página son de un Mk VC a escala 1:72



Spitfire Mk VC

Spitfire Mk VC Trop (filtro Vokes)

Spitfire Mk VC (filtro Aboukir) (variante)

Spitfire Mk VC (filtro Aboukir)

Spitfire Mk VB (primera fase de fabricación)

Alas del *Spitfire* Mk VB

recortadas

estándar



Como primera variante del *Spitfire* que prestó sus servicios de forma generalizada fuera de Gran Bretaña, el Mk V combatió en primer lugar contra la alianza del Eje sobre los desiertos del Norte de África y sobre las aguas del Mediterráneo. Posteriormente, fue sustituido por los Mk V, VII, VIII, IX, XII y XIV, utilizados por pilotos de todo el Imperio Británico, a los que se unieron estadounidenses, polacos y los pilotos de la Francia Libre.



